

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 commission Territoires, agriculture et alimentation présidée par M. Henri Biès-Péré, a désigné MM. Christophe Grison et Franck Tivierge comme rapporteurs.

sommaire

AVIS

Synthèse 4

Introduction 16

PARTIE 1 - CONSTAT ET DIAGNOSTIC 19

I. Une chaîne logistique alimentaire aux étapes et maillons multiples et aux spécificités fortes 19

A. Une chaîne logistique qui a eu tendance à s'étendre en nombre de maillons et surtout en distances parcourues 20

B. Des étapes majeures de la chaîne logistique alimentaire 23

C. Transport et entreposage, maillons essentiels de la chaîne logistique 31

D. Des éléments transversaux : importance des relations entre acteurs, gouvernance de la chaîne, place des coopératives et importance de l'emploi 46

II. Une empreinte carbone importante, une estimation des Émissions de GES propres à la chaîne logistique encore insuffisante et autres impacts environnementaux de la logistique 49

A. L'empreinte carbone de l'alimentation 51

B. Importance des activités logistiques en France dans les émissions de gaz à effet de serre 54

C. Les autres impacts environnementaux de la logistique 55

III. Engagements et dispositifs d'accompagnement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre 56

A. Un cadre général de la décarbonation qui s'impose à toutes les activités et qui recouvre le secteur de la logistique alimentaire 56

B. Un engagement propre à la filière logistique en France : la stratégie nationale logistique 60

C. Le secteur du transport routier, soumis à des obligations propres mais engagé dans de nombreuses démarches exemplaires	61
D. Les acteurs du stockage et de la distribution, soumis à la double contrainte de la performance énergétique et de la sobriété foncière	66
E. Les dispositifs propres à la logistique urbaine	69
F. Une nouvelle filière de responsabilité élargie du producteur qui porte les enjeux de décarbonation du secteur des emballages / conditionnements professionnels	71
IV. Des dynamiques et des avancées contraintes par des freins et obstacles	72
A. Dynamiques et premières avancées	72
B. Des freins et obstacles importants :	79
PARTIE 2 - PRÉCONISATIONS	83
Axe 1 : Mieux connaître et suivre les émissions de GES de la chaîne logistique alimentaire	83
Axe 2 : Réduire les émissions liées au transport : sortir des énergies fossiles	86
Axe 3 : Réduire les émissions générées par les plateformes logistiques et les entrepôts de stockage, soutenir le commerce de proximité	106
Axe 4 : Réduire les émissions générées par la production des emballages et la gestion des déchets	111
Axe 5 : Organiser dans les territoires une chaîne logistique alimentaire durable en favorisant la contractualisation entre acteurs	115
Déclarations des groupes	120
Scrutin	136
Annexes	138

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, 3700 entrepôts ou plateformes logistiques (EPL) de 10 000m² 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 5000 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'Etat 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 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 (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 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 5000m² 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.

introduction

La logistique désigne « l'organisation de la distribution des marchandises »¹. 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 achat, stockage, emballage, etc. »².

La logistique alimentaire est constituée par l'ensemble de ces opérations et étapes appliquées aux produits agricoles, qu'ils soient bruts ou transformés. L'objet de la logistique alimentaire est de gérer des flux physiques, de manière à permettre la rencontre entre une offre et une demande de produits en assurant la disponibilité de ceux-ci au bon moment et au bon endroit, qu'il s'agisse des entreprises de transformation alimentaire, des grossistes ou des divers types de commerces de détail. Du fait de la diversification des modes de consommation, de l'accroissement des distances parcourues et de l'intensification des échanges commerciaux, elle représente pour les acteurs du système agroalimentaire une préoccupation majeure³.

1 Laëtitia Dablanco, Antoine Frémont (dir.), *La métropole logistique. Le transport des marchandises et le territoire des grandes villes*, Armand Colin (2016).

2 ADEME, « La transition écologique de la logistique : état des lieux et recommandations pour atteindre les objectifs de la transition écologique en 2030 et 2050 », p. 2.

3 Ministère de l'Agriculture et de la souveraineté alimentaire, *Note d'analyse n°192, « Géographie logistique du système agro-alimentaire français »*, juillet 2023.

Le CESE a choisi de consacrer un avis à ce sujet. La décarbonation de la production agricole elle-même et de ses modes de production n'est pas incluse dans le champ du présent avis, car elle va au-delà de la logistique alimentaire proprement dite et constituerait un sujet en soi. L'alimentation en tant que telle a du reste récemment fait l'objet d'un avis du CESE⁴. De même, les processus industriels de transformation des matières premières agricoles opérés par les industries agro-alimentaires et les émissions qui en résultent ne sont pas l'objet du présent avis car elles ne relèvent pas de la logistique. En revanche, ces deux éléments sont à prendre en compte en tant que lieux d'étape de l'acheminement des produits agricoles. Leur localisation et le mode de desserte par les transports importent au regard de la consommation énergétique de produits carbonés et de leur décarbonation. En ce sens, ils participent de la chaîne logistique alimentaire, de la phase de collecte des produits alimentaires à leur distribution finale, qui est l'objet du présent avis, y compris le dernier kilomètre, la livraison à domicile et/ou les modes de déplacements des ménages consommateurs. Enfin, la biodiversité n'est pas l'objet de l'avis, même si les incidences des infrastructures de transports et de stockage sur l'artificialisation sont évoquées.

La décarbonation de la logistique alimentaire constitue pour le CESE un enjeu important.

En effet, les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) induites par l'activité logistique en France (au-delà donc du seul transport de marchandises et des seuls produits alimentaires) atteignent

a minima selon l'ADEME 63 MteqCO₂, soit 16 % des émissions totales de GES françaises, le transport de marchandises représentant la principale composante de la logistique en termes d'émissions de GES, devant les déplacements des consommateurs, la fabrication des emballages et le stockage⁵.

Par ailleurs, toujours selon l'ADEME, 28 % du transport de marchandises en France correspond à du transport de denrées agricoles et alimentaires (dont une partie servira à notre alimentation et une autre partie à des exportations).

L'ensemble de ces opérations, transports, emballage, stockage et trajets des consommateurs, et notamment le transport routier, prédominant dans l'hexagone, sont de fortes consommatrices d'énergies fossiles et donc des émettrices importantes de GES.

Il s'agit par ailleurs d'un important secteur d'emploi, la logistique représentant environ 1,8 M d'emplois et 10 % du PIB, tandis que les industries agro-alimentaires sont le premier secteur industriel en termes d'emploi en France.

Au regard de ces données et de l'importance vitale de l'alimentation, la décarbonation rapide et significative des filières considérées apparaît comme un enjeu majeur pour lutter contre le changement climatique et réussir la transition écologique.

L'avis analyse les différentes étapes de la chaîne logistique alimentaire (I), de la collecte dans les exploitations agricoles, qui en est le point de départ, jusqu'à la livraison du dernier kilomètre et au trajet des consommateurs, ainsi que les spécificités des produits alimentaires qui s'imposent à la logistique

4 CESE, avis *Permettre à tous de bénéficier d'une alimentation de qualité en quantité suffisante* (2025).

5 ADEME Avis d'experts *La transition écologique de la logistique, état des lieux et recommandations pour atteindre les objectifs de la transition écologique* (avril 2025), p. 9 et 10.

et les contraintes et particularités logistiques des Outre-mer.

Il présente la contribution de la chaîne logistique alimentaire aux émissions de GES et les autres impacts environnementaux de la logistique (II), les engagements et dispositifs d'accompagnement pour réduire les émissions de GES (III), ainsi que les principales dynamiques et avancées en ce domaine, avec les freins et obstacles qui les contraignent (IV).

Des initiatives positives et des expériences de terrain issues des audits et entretiens réalisés pour son élaboration sont identifiées dans ce cadre.

L'avis pointe notamment les enjeux constitués par la décarbonation du transport routier de marchandises, par l'optimisation des tournées de livraison et le développement du transport combiné ainsi que du report modal vers le ferroviaire et le fluvial, mais aussi par la décarbonation des autres maillons de la chaîne, de l'entreposage à la production des emballages, de la réduction du gaspillage alimentaire à la gestion des déchets.

L'accent est mis également sur l'enjeu de la réduction des distances entre les différentes étapes (producteurs, transporteurs, transformateurs, acteurs du stockage intermédiaire, lieux de vente) par une politique d'aménagement du territoire et par le développement de filières intégrées locales (projets alimentaires territoriaux notamment) dans une logique de circuits courts, en favorisant la sobriété et l'acceptabilité en ce domaine.

L'avis formule des préconisations articulées en cinq axes : Mieux connaître et suivre les émissions de GES de la chaîne logistique alimentaire (I) ; réduire les émissions liées aux transports pour sortir des énergies fossiles (II) ; réduire les émissions générées par plates-formes logistiques et entrepôts de stockage et soutenir le commerce de proximité (III) ; réduire celles générées par la production des emballages et la gestion des déchets (IV) ; Organiser dans les territoires une chaîne logistique alimentaire durable en favorisant la contractualisation entre divers acteurs (V).

Par cet avis, le CESE souhaite contribuer à une prise de conscience collective et appelle à la mobilisation de tous, de la puissance publique aux territoires, des acteurs à l'ensemble de la population. La décarbonation de la chaîne logistique alimentaire est en effet une composante importante de la transition écologique et de l'atténuation du changement climatique. Progresser de manière significative dans cette voie suppose de jouer de manière coordonnée sur un ensemble de leviers, et les enjeux d'organisation collective ainsi que de coopération entre les acteurs sont essentiels pour optimiser la chaîne logistique dans son ensemble.

Constat et diagnostic

I. Une chaîne logistique alimentaire aux étapes et maillons multiples et aux spécificités fortes

La logistique désigne « *l'organisation de la distribution des marchandises* »⁶. Elle s'inscrit dans une recherche d'optimisation des flux, de maîtrise des coûts et d'adaptation à des contraintes économiques et réglementaires, entre autres. Du fait de la diversification des modes de consommation, de l'accroissement des distances parcourues et de l'intensification des échanges commerciaux, elle constitue pour les acteurs du système agroalimentaire une préoccupation majeure⁷. Selon l'ADEME, la logistique dépasse le seul transport d'un bien d'un point A à un point B en un trajet. Elle doit être considérée dans une acception large, c'est-à-dire « *la conception, la gestion et l'opération de la chaîne d'approvisionnement des marchandises, sur tout leur cycle de vie (matières premières, produit final, circularité, etc.), en incluant les étapes de transport, de stockage, de manutention et de conditionnement* »⁸.

La logistique alimentaire est constituée par l'ensemble de ces opérations et étapes appliquées aux produits agricoles, qu'ils soient bruts ou transformés. L'objet de la logistique alimentaire

est de gérer des flux physiques pour permettre la rencontre entre une offre et une demande de produits en assurant la disponibilité de ces produits au bon moment et au bon endroit, qu'il s'agisse des entreprises de transformation alimentaire, des grossistes ou les divers types de commerces de détail.

La décarbonation des différents modes de production agricole⁹ et la réduction de leurs impacts sur la biodiversité ne sont pas traitées par cet avis. Il s'agit d'un sujet en soi qui va au-delà du champ de la logistique alimentaire. L'alimentation en tant que telle a du reste récemment fait l'objet d'un avis du CESE¹⁰. De même, les processus industriels de transformation des matières premières agricoles opérés par les industries agro-alimentaires et les émissions qui en résultent ne sont pas non plus l'objet du présent avis car ils ne relèvent pas de la logistique en tant que telle. En revanche, ces deux éléments sont à prendre en compte en tant que lieux d'étape de l'acheminement des produits agricoles. Leur localisation et le mode de desserte par les transports importent au regard de la consommation énergétique de produits carbonés et de

6 Laëticia Dablanç, Antoine Frémont (dir.), *La métropole logistique. Le transport des marchandises et le territoire des grandes villes*, Armand Colin (2016).

7 Ministère de l'Agriculture et de la souveraineté alimentaire, *Note d'analyse n°192, « Géographie logistique du système agro-alimentaire français »*, juillet 2023.

8 ADEME, avis d'experts, *La transition écologique de la logistique : état des lieux et recommandations pour atteindre les objectifs de transition écologique en 2030 et 2050* (avril 2025).

9 Mme Marion Guillou, membre du Haut Conseil pour le climat, rappelle que l'agriculture, deuxième secteur émetteur après les transports, émet à elle seule 77 MtéqCO₂ (2021), soit 18 % des émissions nationales, avec une réduction des émissions agricoles (-13 % entre 1990 et 2021) mais relativement lente.

10 CESE, avis *Permettre à tous de bénéficier d'une alimentation de qualité en quantité suffisante* (2025).

leur décarbonation. En ce sens, ils participent de la chaîne logistique alimentaire, de la phase de collecte des produits alimentaires à leur distribution finale, qui est l'objet du présent avis, y compris le dernier kilomètre, la livraison à domicile et/ou les modes de déplacements des ménages consommateurs. Pour reprendre la terminologie de

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 achat, stockage, emballage, etc.* »¹¹.

A. Une chaîne logistique qui a eu tendance à s'étendre en nombre de maillons et surtout en distances parcourues

La logistique alimentaire a longtemps concerné les opérations de transport et de stockage entre un nombre réduit de maillons : le producteur agricole, un ou quelques intermédiaires de vente et/ou de transformation, puis le consommateur final, le rôle de l'intermédiaire (commerce de fruits et légumes, poissonnier, ...) étant alors de rapprocher l'offre de la demande le cas échéant après une première transformation (meunier...) ¹². Cette situation s'expliquait en partie par les caractéristiques des produits alimentaires, pour la plupart périssables et soumis à des contraintes de conservation, ce qui imposait, en distances parcourues et en nombre d'intermédiaires, des « *itinéraires logistiques courts* » ¹³.

La chaîne logistique alimentaire s'est depuis allongée, notamment pour s'adapter à des changements dans les modes de vie : urbanisation éloignant lieux de production et de consommation, métropolisation engendrant une organisation plus complexe, distancée et un allongement des trajets domicile-travail, réduction du temps accordé aux repas et à leur préparation. Les modes de consommation ont de ce fait évolué vers des produits plus transformés, faciles à cuisiner, dont la fabrication allonge et complexifie la chaîne logistique, et vers la restauration hors domicile. Cela s'est accompagné d'une spécialisation accrue. La transformation a tendu à se massifier et à être opérée pour beaucoup de produits par des industriels et par une chaîne

11 ADEME, « *La transition écologique de la logistique : état des lieux et recommandations pour atteindre les objectifs de la transition écologique en 2030 et 2050* », p. 2.

12 CGEDD CGAAER, *Les flux logistiques agroalimentaires et l'avenir des modes massifiés*, rapport CGEDD n° 013461-01 et CGAAER n°20067, établi par Thierry Berlizot et Michel Pinet (coordonnateurs), Bruno Despresle, Philippe Gratadour et Vincent Steinmetz (2021).

13 La notion d'itinéraire logistique est utilisée dans les analyses de filière pour caractériser la succession d'étapes allant de la récolte « en bout de champ » jusqu'à la consommation alimentaire finale, dans une optique d'optimisation des choix. Cf. ministère de l'Agriculture, Centre d'études et de prospective : « *Géographie logistique du système alimentaire français : tendances et perspectives d'évolution* », Document de travail n°17, juillet 2023, p. 9.

d'acteurs spécialisés (emballage, transport,). La multiplication des étapes de la chaîne logistique alimentaire¹⁴ et l'allongement des distances ont des effets sur les émissions de GES et sur le bilan carbone des produits.

L'augmentation des importations et des exportations de produits alimentaires contribue à l'allongement de la chaîne logistique alimentaire et à l'accroissement des distances parcourues. La France est un grand pays exportateur, mais aussi importateur, de produits agricoles : en euros courant, les exportations françaises de produits agroalimentaires sont passées de 28,4 Md€ en 2000 à 64,4 Md€ en 2024, tandis que les importations françaises passaient de 20,8Md€ à 59,4 Md€, augmentant plus encore¹⁵.

La modernisation et l'extension de la fonction logistique dans les pays développés ont accompagné ces mutations dans divers domaines : produits agricoles transportables et stockables, conditionnement, emballage, manutention et transport frigorifique. Par ailleurs, les choix politiques et une énergie longtemps bon marché¹⁶ ont favorisé le transport routier de marchandises (+14 % de longueur de routes entre 1995 et 2023 et +28 % de longueur d'autoroutes sur la même période), plutôt que les autres modes (respectivement -14 % et -19 % pour le réseau ferré et le réseau navigable¹⁷). Il en résulte une prédominance du transport

routier (favorisée aussi par sa souplesse) dans la chaîne logistique alimentaire, engendrant d'importantes émissions de gaz à effet de serre (GES).

Enfin, l'expansion très rapide de la grande distribution, à partir des années 1950, a joué un rôle dans ces évolutions, en favorisant un allongement des distances parcourues, en général en voiture, par les ménages pour acheter leur alimentation, souvent dans de grandes surfaces en entrée de ville.

Cette évolution se poursuit dans la période récente sous l'effet de tendances diverses qui influent sur le nombre d'intermédiaires, la logistique et les distances parcourues.

Le développement, dans un contexte d'augmentation de la précarité¹⁸, de commerces à bas prix (« discount ») dans l'alimentaire (Lidl, Aldi), souvent situés en périphérie des villes, mais aussi la poursuite de la demande pour des aliments transformés, prêts à réchauffer et/ou prêts à la consommation immédiate, la perte de connaissances culinaires permettant de faire la cuisine et l'amplification de la restauration hors foyer tendent plutôt à accroître le nombre d'intermédiaires et les distances parcourues par les produits alimentaires.

Toutefois, d'autres tendances vont plutôt à l'encontre de la consommation de produits ultra-transformés¹⁹ et de l'extension des distances

14 CGEDD CGAAER, rapport *Les flux logistiques agroalimentaires et l'avenir des modes massifiés* (2021), *op. cit.*

15 INSEE *Commerce extérieur des produits agroalimentaires, données annuelles de 2000 à 2024*, Chiffres clés paru le 28 05 2025.

16 Ministère de l'Agriculture, Centre d'études et de prospective, *Géographie logistique du système alimentaire français : tendances et perspectives d'évolution*, Florent Bidaud, Franck Bourdy, n°17, juillet 2023.

17 Ministères Aménagement du territoire et Transition écologique, *Chiffres clés des transports*, édition 2025, p. 78 et 7, et *Chiffres clés des transports* édition 2016, p. 4.

18 CESE, avis *Permettre à tous de bénéficier d'une alimentation de qualité en quantité suffisante* (2025).

19 La classification NOVA définit ainsi les aliments ultra-transformés : « aliments ayant subi d'importants procédés de transformation (extrudation, etc.) ou dont la formulation contient des additifs non nécessaires à la sécurité sanitaire du produit (colorants, émulsifiants, etc.) ou des substances industrielles (huiles hydrogénées, amidons modifiés, etc.) pour imiter ou améliorer les qualités sensorielles des aliments (sodas, soupes déshydratées, produits carnés reconstitués, etc.) ». Cf. fr.openfoodfacts.org/nova.

parcourues : l'attention portée aux préoccupations de santé contribue à nourrir la demande d'aliments « sans » (« sans nitrites », « sans sel », « sans huile de palme », etc.), de produits agricoles « bio », et pousse à une traçabilité accrue le long de la chaîne alimentaire. Les préoccupations relatives au bien-être animal (notamment dans le cadre de la démarche One Health²⁰) favorisent la réduction de la consommation de viande, la recherche de substituts végétaux²¹ et questionnent les conditions de vie des animaux, notamment durant leur transport. S'affirme aussi une demande accrue de proximité, renforcée depuis la période COVID, qui concerne à la fois les produits agricoles consommés et le commerce alimentaire (une enquête de l'Institut CSA pour la CGAD de 2024 montre que les consommateurs considèrent que les commerces alimentaires de proximité contribuent à fournir des débouchés aux producteurs locaux et à dynamiser les centres-villes) mais aussi en raison de la préoccupation pour les enjeux environnementaux, les produits locaux étant en général vus par les consommateurs comme plus vertueux que ceux importés. Le vieillissement de la population

renforce cette demande de commerces de proximité plus facilement accessibles.

Ainsi, en un siècle, la chaîne logistique alimentaire est passée de quelques maillons à sept ou huit²², avec une « *spécialisation des tâches industrielles et logistiques qui ont engendré des économies d'échelle et permis une baisse généralisée des prix à la consommation* »²³. Elle utilise pour partie des circuits communs à l'ensemble des marchandises et se déploie à l'échelle européenne et internationale. Mais une part importante des produits agricoles continue d'être distribuée aux consommateurs en étant non ou peu transformée et certaines transformations reposent sur peu d'étapes, souvent réalisées par une même usine. De ce fait, en comparaison d'autres secteurs économiques, les circuits logistiques alimentaires « *comptent relativement peu de sites et d'opérations de manutention. Leur optimisation repose davantage sur l'allongement des distances que sur la complexification des itinéraires* »²⁴.

20 La démarche One Health souligne le besoin de transversalité entre la santé humaine, animale et environnementale.

21 Ministère de l'Agriculture, de la Souveraineté alimentaire et de la Forêt, *Panorama des industries agroalimentaires*, Edition 2024, p. 34.

22 Le rapport du CGEDD CGAAER, *Les flux logistiques agroalimentaires et l'avenir des modes massifiés* (2021), *op. cit.*, donne l'exemple de la galette des rois industrielle, pour laquelle il dénombre 7 ou 8 maillons.

23 CGEDD CGAAER, *Les flux logistiques agroalimentaire : l'avenir des modes massifiés* (2021), *op. cit.* p. 13.

24 MASA, « *Géographie logistique du système agro-alimentaire français* » – Note d'analyse n°192 (juillet 2023). <https://agriculture.gouv.fr/geographie-logistique-du-systeme-agro-alimentaire-francais-analyse-ndeg192>;

B. Des étapes majeures de la chaîne logistique alimentaire

La chaîne logistique alimentaire, complexe, mobilise un grand nombre d'acteurs.

1. Les exploitations agricoles, point de départ des collectes

Le point de départ de la chaîne logistique alimentaire, outre la fourniture du matériel agricole et d'intrants, est constitué par les exploitations agricoles. La géographie agricole de notre pays a évolué. L'amplitude des espaces couverts par l'agriculture, la répartition des exploitations sur le territoire national, leur localisation, leur spécialisation territoriale, conditionnent les distances parcourues pour la collecte des produits et les possibilités de mutualisation de ces mêmes collectes.

2. Des acteurs divers de la transformation, du commerce de gros et de l'artisanat

Les Industries agroalimentaires (IAA), premier secteur industriel en termes d'emploi. Autre étape majeure de la chaîne logistique alimentaire, elles sont constituées de l'ensemble de entreprises dont l'activité principale relève du secteur des industries alimentaires et de la fabrication de boissons, à l'exclusion de l'artisanat commercial (boucheries, charcuteries, boulangeries et pâtisseries artisanales).

Le secteur agroalimentaire est dans notre pays le premier secteur industriel en termes d'emplois. 19 000 entreprises, dont plus de 90 % sont des TPE et des PME largement réparties sur tout le territoire national, assurent

la transformation de 70 % de la production agricole française²⁵. Il connaît toutefois une forte concentration de ses activités : 2 % des IAA sont des grandes entreprises et entreprises de taille intermédiaire mais elles assurent à elles seules 70 % du chiffre d'affaires du secteur²⁶.

S'il existe une grande diversité de situations, notamment au regard de la taille des acteurs et des outils logistiques différents, apparaît toutefois une tendance à la spécialisation et à une réduction du nombre des outils intermédiaires de première transformation, avec, pour certaines filières, persistance de nombreux petits acteurs. La localisation de l'implantation des IAA, maillon intermédiaire entre la production brute et la vente au consommateur final, impacte fortement les distances parcourues dans les étapes amont (depuis les exploitations agricoles) et aval (pour la livraison sur les lieux de vente / plateformes logistiques / grossistes) de la chaîne logistique alimentaire.

Les entreprises du commerce de gros, vecteurs de massification et de mutualisation 24 800 entreprises relèvent du commerce de gros de produits agroalimentaires, défini par l'INSEE comme l'activité consistant à acheter, entreposer et vendre des marchandises en général à des détaillants, des utilisateurs professionnels industriels ou commerciaux ou des collectivités, voire à d'autres intermédiaires. Les intermédiaires du commerce de gros (commissionnaires,

²⁵ Ministère de l'Agriculture, de la Souveraineté Alimentaire et de la Forêt, *Panorama des industries agroalimentaires édition 2024*, novembre 2024, et audition de Mme Cécile Dailly de l'ANIA.

²⁶ Ministère de l'Agriculture, de la Souveraineté Alimentaire et de la Forêt, *Panorama des industries agroalimentaires édition 2024*, novembre 2024.

agents commerciaux, courtiers...) mettent en relations acheteurs et vendeurs ou exécutent des opérations commerciales pour le compte d'un tiers, sans être propriétaires eux-mêmes des marchandises.

Les Marchés d'intérêt national (MIN), créés au milieu des années 1960, sont l'un des acteurs majeurs du commerce de gros. Les 17 MIN situés en France métropolitaine sont généralement localisés à proximité des grandes métropoles régionales et des grands axes de communication routiers et ferroviaires²⁷. S'ajoute également à ce réseau le MIN de Bruxelles, en Belgique. La logistique est une question essentielle pour les MIN, qui abritent nombre de métiers et d'entreprises assurant le transport, voire le stockage temporaire d'une partie des marchandises en transit. Par la massification et la mutualisation des fonctions de stockage, de conservation et de transport, les MIN contribuent à la décarbonation de la logistique alimentaire. A titre d'illustration, au MIN de Rungis, le plus important d'entre eux, 67 % des produits alimentaires vendus viennent de France, 26 % de l'UE et 7 % hors de l'UE, avec des variations sensibles selon le type de produits. Plus de la moitié des produits alimentaires

frais consommés en Île-de-France passent par Rungis²⁸.

Les entreprises d'artisanat commercial

Les entreprises d'artisanat commercial sont dans une situation particulière, car une partie d'entre elles ont, en amont de leurs activités de ventes, des activités de transformation. Elles ont en commun de compter un très grand nombre de PME et surtout de TPE indépendantes. De ce fait, elles ne recourent pas dans la plupart des métiers, pour s'approvisionner, à des plates-formes, primeurs exceptés, même si, dans certaines régions, bouchers et poissonniers, par exemple, peuvent se rendre sur un MIN, où les ventes sont regroupées. Dans une optique d'économie et de sobriété, boulangers et pâtisseries, par exemple, « travaillent » les produits invendus pour éviter le gaspillage. Ces entreprises jouent un rôle important pour vendre des produits alimentaires au plus près de la population²⁹.

Ces trois ensembles (IAA, entreprises du commerce de gros alimentaire et artisanat alimentaire) réalisent respectivement une valeur ajoutée de 42,7 Md€, 16,4 Md€ et 7,7 Md€³⁰.

²⁷ CESE, avis *Les circuits de distribution des produits alimentaires* (2016), p. 85.

²⁸ Audition de M. Stéphane Layani, président du Min de Rungis.

²⁹ Entretien des rapporteurs avec Mme Christel Teyssède, première vice-présidente du Conseil exécutif de la Confédération Générale de l'Alimentation de Détail (CGAD) et présidente de Saveurs commerce, fédération qui représente les primeurs. La CGAD regroupe 18 confédérations nationales de métiers (bouchers, boulangers, pâtisseries, primeurs, restaurateurs...), qui représentent plus de 400 000 entreprises où travaillent 1,3 millions d'actifs, avec 80 000 apprentis formés chaque année.

³⁰ Ministère de l'Agriculture, de la Souveraineté Alimentaire et de la Forêt, *Panorama des industries agroalimentaires 2024*, novembre 2024.

3. Les distributeurs, des intermédiaires diversifiés de vente au consommateur final

Les distributeurs constituent un autre grand ensemble au sein duquel circulent les principaux flux qui concernent l'alimentaire. Le ministère de l'Économie et des Finances en donne la définition suivante : « *Les distributeurs sont les intermédiaires qui permettent aux entreprises d'atteindre leurs clients. Sans les distributeurs, les produits ne sont pas vendus (...)*³¹ ».

Selon l'Insee, **les grandes surfaces d'alimentation générale représentent 59,4 % des ventes du commerce alimentaire** hors TVA en 2024³², en repli depuis 2016, où elles atteignaient 70 %. L'évolution des lieux de résidence et les transports ont joué un rôle majeur dans l'augmentation des distances parcourues par la clientèle pour les courses alimentaires. Les hypermarchés, compte tenu des surfaces qu'ils utilisent, ne peuvent guère s'implanter qu'en périphérie des agglomérations. La clientèle potentielle doit donc disposer d'un moyen de locomotion adapté lui permettant de s'y rendre. Les transports en commun n'offrent pas pour ce faire de solution pratique mais la généralisation de la possession de voiture par les ménages, à partir des années 1970, a permis d'y répondre, favorisant l'essor de la grande distribution. En parallèle, le développement des logements individuels dans des lotissements pavillonnaires en périphérie des agglomérations et

bourgs a incité leurs propriétaires à se ravitailler dans les zones commerciales installées à proximité, au détriment des commerces de centres-villes. Mais depuis quelques années, comme déjà noté, préoccupations écologiques et vieillissement de la population favorisent un regain du commerce de proximité et les **magasins d'alimentation spécialisée, y compris artisanat commercial**, en progression de deux points de parts de marché depuis 2016, représentent **plus de 20 % de la valeur des ventes** en 2024. On compte parmi eux 30 500 entreprises de boulangerie-pâtisserie en 2022³³, 17 000 boucheries artisanales et 6500 charcuteries artisanales³⁴.

Les **petits magasins d'alimentation générale et magasins de produits surgelés** représentent pour leur part **8,1 % de la valeur des ventes** hors TVA en 2024 et **le commerce hors magasins, y compris la vente à distance, 6,8 %**, le reste, soit **5,3 %** étant notamment représentés par les **magasins non alimentaires spécialisés et le commerce de gros**³⁵.

L'augmentation du nombre des références alimentaires et la réduction de l'espace dans les magasins ont provoqué la mise en place par les distributeurs de stockages intermédiaires ou le recours à des plateformes logistiques partagées. Toutefois, certains hypermarchés, pour des produits de grande consommation, continuent à être livrés directement par des fabricants³⁶ et des producteurs

31 *L'entreprise, les fournisseurs et les distributeurs* | Ministère de l'Économie des Finances et de la Souveraineté industrielle et énergétique

32 INSEE comptes du commerce 2025 – base 2020. *Parts de marché du commerce de détail selon la forme de vente en 2024 : produits alimentaires hors tabac, hors TVA.*

33 Observatoire des métiers de l'alimentation en détail, Tableau de bord 2024 boulangerie, données source Insee, *dénombrement des entreprises.*

34 CESE, avis *Permettre à tous de bénéficier d'une alimentation de qualité en quantité suffisante* (2025), p. 102.

35 Source INSEE comptes du commerce 2025 – base 2020.

36 CGEDD CGAER, *Les flux agroalimentaires : l'avenir des modes massifiés* (septembre 2021), op. cit. p. 14.

locaux, la grande distribution, pour des motifs d'image et pour favoriser la dimension locale des producteurs, se positionnant de manière croissante sur des approvisionnements de proximité (produits « locaux »)³⁷.

Des modes de distribution diversifiés se sont développés

Les « circuits courts » font partie des modes de distribution qui se sont développés. Ils comportent, selon le ministère de l'Agriculture, au plus un intermédiaire entre le producteur et le consommateur, sans référence de distance entre lieu de production et de consommation. En général, on observe que cette distance est de 30 km pour les produits bruts comme les fruits et légumes, et de 80 km pour les produits transformés³⁸. Ils revêtent des formes variées : vente directe à la ferme, en magasins de producteurs, en marchés de plein vent, en ligne ou via des associations (par exemple AMAP) ou comités d'entreprises, entre autres, vente à des revendeurs ou à des transformateurs (artisans, restaurateurs, commerces spécialisés, grande distribution...). Les circuits de proximité ou locaux, bien que ne bénéficiant pas de définition officielle, sont caractérisés quant à eux par la recherche de la distance la plus faible possible entre les lieux de production et de consommation quel que soit le nombre d'intermédiaires. Leur

acception va de la proximité immédiate à l'origine française en passant par la régionalité.

L'effet des circuits courts et de proximité en matière de décarbonation dépend largement de la mutualisation et de l'organisation logistique mises en œuvre, en particulier par les petits producteurs. Si les distances parcourues sont en général faibles, le transport est souvent moins optimisé, en particulier quand la clientèle va chercher en voiture les produits alimentaires achetés. *« Un circuit court de proximité sera imbattable en termes de décarbonation si la distance est réduite et le transport optimisé. Dans quelques projets alimentaires territoriaux, des plateformes, des livraisons groupées ou des regroupements de producteurs permettent de travailler sur ce volet logistique. Si le transport n'est pas optimisé, la grande distribution, dont le métier est la logistique, pourra parfois être beaucoup plus performante en termes d'émissions de CO₂ ramenées au kilo de produits transportés »*³⁹.

Toutefois, lors de leur audition, les experts de l'ADEME ont souligné les Co-bénéfices du développement des commerces de proximité et circuits courts, et plus largement de la relocalisation des systèmes alimentaires, qui renforce le lien entre producteurs et consommateurs. Cette relation

37 CESE, avis *Permettre à tous de bénéficier d'une alimentation de qualité en quantité suffisante* (avril 2025).

38 CESE, avis *Permettre à tous de bénéficier d'une alimentation de qualité en quantité suffisante* (avril 2025), p. 180.

39 Audition de Mme Sarah Martin, cheffe du service agriculture, forêts et alimentation de l'ADEME.

favorise des comportements plus responsables, y compris en matière d'émissions de carbone, aussi bien chez les producteurs que dans les pratiques des consommateurs, créant ainsi une dynamique vertueuse.

D'autres circuits de vente des produits alimentaires se sont développés ces dernières années : les ventes en ligne **(10 % du commerce de détail en 2023 mais dont seuls 20 % concernent les produits alimentaires)⁴⁰** ; les drives (essentiellement en milieu urbain) ; les livraisons à domicile (1 % des parts de marché en 2024, tous produits confondus⁴¹). *Ces modèles sont présentés en annexe 5.*

En matière d'organisation logistique, le passage d'un modèle de livraison massifiée en commerce physique à un modèle fondé sur la livraison individuelle à domicile à la clientèle a engendré un éclatement des flux. Mais le recours à des points de retrait permet une certaine consolidation et la livraison à domicile ou en point de retrait, surtout en drive piéton, limite les déplacements de la clientèle en voiture vers les magasins. Pour l'ADEME, il en résulte « *qu'il n'est pas possible de conclure globalement en faveur ou en défaveur du commerce en ligne du point de vue de l'impact de la distribution finale d'un bien donné : chaque situation est spécifique et doit être étudiée dans le contexte* »⁴².

4. Le consommateur final, un consommateur encore en devenir

Pour plus d'informations sur le rôle du consommateur dans la chaîne logistique alimentaire, se référer aux annexes 6 et 7 du présent avis.

Les ménages, par leur mode de consommation alimentaire (au domicile ou en restauration hors foyer) et la manière dont sont réalisés les déplacements pour s'approvisionner (en magasin ou via la livraison)⁴³ contribuent aux émissions de GES de la chaîne logistique alimentaire dans son ensemble. Cet aspect n'est toutefois pas approfondi dans cet avis, même si y est notée l'importance des circuits de proximité, du commerce de proximité et des drives piétons, ainsi que de ne pas multiplier les déplacements en voiture de la clientèle vers les magasins.

A cela s'ajoute la nature même des aliments consommés dont la production (aliments bruts versus aliments transformés, eau en bouteille versus eau du robinet, etc.) et les modes d'approvisionnement (importations, transport routier versus ferré ou fluvial) sont plus ou moins intensifs en carbone.

Selon l'ADEME, **ce que nous buvons et mangeons génère en moyenne 1 400 km de transport sur le territoire français.**

Le transport et l'embouteillage des bouteilles d'eau émettent à eux seuls 3MtCO₂ en équivalent, c'est-à-dire environ 1 % des émissions de GES de la France, alors que l'eau est accessible au robinet et à des coûts bien plus faibles⁴⁴.

⁴⁰ ADEME,

⁴¹ Entretien des rapporteurs avec Aurélien Rouquet, professeur de management logistique et supply chain à Néoma Business School.

⁴² ADEME *La transition écologique de la logistique : État des lieux et recommandations pour atteindre les objectifs de transition écologique en 2030 et 2050* (avril 2025),

⁴³ Sophie Claye-Puaux, Aurélien Rouquet, Christine Roussat, *Logistique, Les spécialités du Sup*, Vuibert, (2020) p. 178 et 179. Cf. annexe 2.

⁴⁴ Audition de Mme Sarah Martin et M. Tristan Bourvon, ADEME.

5. Des spécificités des produits alimentaires qui s'imposent à la logistique

Les produits alimentaires et agroalimentaires présentent, par rapport à d'autres flux de marchandises, des spécificités fortes auxquelles la logistique (transports et stockage, notamment) doit s'adapter :

Tout d'abord, il s'agit de produits hétérogènes (frais, secs, transformés, surgelés, en conserve, entre autres), même si, à l'exception des animaux transportés vivants et des fruits, légumes et produits de la mer frais, l'essentiel des produits alimentaires consommés a subi une ou plusieurs étapes de transformation ; ainsi, même si, dans une logique d'optimisation des transports et livraisons, la recherche de massification des flux et la limitation des retours à vide sont pertinentes, il n'est souvent pas possible, pour des raisons à la fois sanitaires et réglementaires, de faire voyager au sein d'un même camion des aliments de natures différentes ; des coopératives laitières, pour en tenir compte, ont investi dans des citernes de grande capacité et des citernes bi-compartmentées, afin de pouvoir néanmoins transporter plusieurs types de lait et d'optimiser le chargement en mettant moins de camions sur la route⁴⁵.

Le poids des produits alimentaires, en plus de son impact sur la consommation d'énergie nécessaire au transport, exerce une influence directe sur le conditionnement, le type de manutention et la

hauteur de stockage qu'il sera possible d'utiliser, et un effet sur le remplissage des camions en raison des contraintes légales du poids total utilisé en charge (PTAC), qu'un poids lourd ne peut dépasser.

La température est un autre élément que la logistique doit prendre en compte pour garantir l'intégrité de l'offre et la continuité de la chaîne du froid contraintes de stockage et de transport spécifiques - transport en température dirigée notamment pour les produits « frais » (légumes, fruits, produits carnés, produits de la mer, surgelés), mais aussi certains produits transformés (chocolat, glaces, etc.). Cette contrainte s'applique aussi à la restauration et aux cantines scolaires, par exemple.

La périssabilité des produits est un autre aspect essentiel : le lait est ainsi une matière première particulièrement périssable en raison de sa richesse en nutriments, qui en fait un milieu favorable au développement microbien. Pour garantir sa qualité sanitaire et préserver ses propriétés, il doit être collecté toutes les 24 à 72 heures au maximum dans les fermes. Ce ramassage fréquent permet de respecter la chaîne du froid et d'assurer un traitement rapide en laiterie. Les tournées de ramassage en ferme sont donc organisées tous les jours de la semaine, de jour comme de nuit, ce qui entraîne des coûts conséquents. Selon le type de lait collecté (vache/chèvre/brebis) ou les produits finis (lait de consommation, fromages, etc.), ces contraintes peuvent être amplifiées. La collecte doit de plus

⁴⁵ Audition de M. Théodor Ariton, président de la commission transport de Coopération LCA et éléments communiqués dans ce cadre par LCA.

être organisée de manière différenciée pour près d'un tiers du lait de vache, car sous cahier des charges (bio, Appellation d'origine protégée, lait de vaches nourries sans OGM, etc.), ce qui complique la logistique⁴⁶.

Doit être pris en compte, outre le degré de mûrissement pour les fruits et légumes, la date limite de consommation (DLC), signifiée par la mention « à consommer jusqu'au... ». Cette contrainte impérative concerne toutes les denrées périssables (dont les conserves) et en interdit la vente après la DLC.

Les produits agricoles et alimentaires connaissent des variations particulièrement fortes, en matière de production, à l'amont (nombre de productions agricoles dépendant de la saison et de la météorologie, ce qui les rend variables, en quantité et qualité, d'une année et d'un mois sur l'autre), mais aussi au regard de la consommation, à l'aval, la demande d'un produit alimentaire pouvant varier considérablement selon la météorologie. Or, le caractère prévisible ou non de l'offre et de la demande est un élément essentiel pour que la logistique puisse optimiser la gestion des stocks, des rythmes d'approvisionnement, de production, de distribution ou l'adaptation des plans de transport.

Enfin, le ramassage des produits alimentaires connaît des contraintes d'accessibilité, notamment pour le lait, en zones rurales ou montagneuses isolées ou peu accessibles, liées à la dispersion des exploitations. Les 240 coopératives laitières de la Coopération Agricole Laitière (TPE, PME et grands groupes) collectent près de la moitié du lait en zone de plaine, près d'un tiers en zone de montagne et le reste en zone

intermédiaire, avec de fortes disparités régionales liées à la topographie⁴⁷.

Ainsi, la place de la logistique alimentaire est particulière parmi celle des produits de consommation. Les produits alimentaires font en effet l'objet de contraintes spécifiques (emballages, conditionnement, stockage et transport dans le respect des exigences de sécurité sanitaire, de température, d'hygrométrie, etc.) qui poussent à rechercher des itinéraires optimisés et à sélectionner des produits résistants. De ce fait, il n'existe pas une mais des logistiques, ce qui constitue une difficulté au regard de l'objectif de massification déjà évoqué. Pour cette raison également, « *Les filières qui exportent le plus sont celles qui transportent les marchandises les moins fragiles.* ».

6. La livraison du « dernier kilomètre », étape cruciale dans la chaîne logistique

En allant de l'amont vers l'aval dans la chaîne logistique, le « dernier kilomètre » est le dernier segment de la livraison (entre la dernière plateforme ou le dernier entrepôt et la destination finale des marchandises). La gestion des trajets terminaux est un enjeu majeur pour la décarbonation du fret alimentaire, avec au moins deux aspects : la livraison des produits et les déplacements des consommateurs.

C'est un enjeu particulier dans les villes en raison de la densité et de la congestion. En zones rurales, les dernières étapes de livraison doivent répondre à des problématiques propres, liées à la plus faible densité des populations pour des distances à parcourir plus longues.

⁴⁶ Éléments communiqués par LCA dans le cadre de l'audition de M. Théodor Ariton.

⁴⁷ Éléments communiqués par la Coopération agricole LCA dans le cadre de l'audition de M. Théodor Ariton, président de la commission transports de LCA.

L'approvisionnement des villes, entre autres en produits alimentaires, a connu récemment des évolutions importantes : la mise en place des zones à faibles émissions a remis en cause le modèle de camions poids lourds s'enfonçant au cœur des villes, qui était critiqué pour des raisons de pollution et de congestion. Mais le report sur des véhicules utilitaires légers (VUL), qui constitue l'alternative à laquelle il est le plus souvent recouru aujourd'hui, tend plutôt à aggraver les problèmes. Selon le CGEDD et le CGAAER, « *les émissions de GES (en gCO₂/tkm) d'un VUL sont entre 12 et 15 fois supérieures à celles d'un ensemble tracteur + semi-remorque* » et *leur omniprésence (60 % des mouvements de marchandises dans Paris sont réalisés en VUL) accentue l'engorgement des voies de circulation* »⁴⁸.

Le segment du dernier km constitue ainsi pour les entreprises du secteur de la livraison un défi de deux ordres : d'une part, elles sont confrontées à la congestion urbaine et au respect des normes environnementales en milieu urbain (ZFE-m et plan de protection de l'atmosphère), d'autre part, elles doivent avoir la capacité d'absorber l'augmentation du coût unitaire du transport, propre à ce segment.

Outre les actions visant à améliorer les performances de la logistique urbaine, la recherche de modes de transport / livraison alternatifs à la route est un levier efficace de décarbonation. Toutefois, parvenir

à un report modal significatif en ville est difficile ; cela suppose de trouver des alternatives au mode routier (poids lourds et véhicules utilitaires légers) à l'intérieur des villes et à leur approche, d'organiser les ruptures de charge nécessaires, de réguler le trafic et de réduire les nuisances qu'il engendre. Il faut par ailleurs veiller à ce que les solutions retenues ne nuisent pas au commerce de centre-ville, pertinent sur le plan environnemental (déplacement facilité des consommateurs en mode doux).

Dans les grandes villes dotées de cours d'eau, l'usage de péniches le cas échéant équipées de système de réfrigération peut permettre de faire pénétrer des flux massifiés de marchandises alimentaires dans la ville. L'éclatement de ces flux peut ensuite être assuré par des flottes de vélos-cargos électriques, qui peuvent transporter jusqu'à 250 kilos chacun⁴⁹. Le recours à des solutions de mobilités douces pour des livraisons de proximité dans les grandes villes pourrait être l'une des solutions.

7. Les contraintes et particularités logistiques des Outre-mer pour l'approvisionnement alimentaire

Leur insularité et l'éloignement géographique de la France hexagonale entraînent, pour les territoires ultra-marins, des contraintes logistiques fortes pour leur approvisionnement alimentaire, génératrices d'émissions de

48 CGDD CGAAER, *Les flux logistiques agroalimentaires : l'avenir des modes massifiés* (2021), op. cit. p. 48.

49 Audition de Mme Caroline Véran, directrice du cabinet Croissance bleue et entretien des rapporteurs avec M. Gilles Manuelle, PDG de Fludis.

GES. Ces particularités font l'objet d'une contribution de la délégation Outre-mer du CESE qui figure en annexe 4. Les Outre-mer dépendent des approvisionnements extérieurs en ce domaine dans une fourchette de 66 % à 98 % selon les territoires, un quart des aliments consommés sur place, en moyenne, provenant de la production locale. Le reste est acheminé principalement par bateau depuis l'hexagone. Transport et logistique représentent ainsi 4 à 10 % des émissions de carbone liées à l'alimentation Outre-mer. Cette part relativement faible s'explique car le fret maritime, principale voie d'acheminement des cargaisons vers les Outre-mer, émet relativement peu de CO₂ par tonne/kilomètre. Mais l'impact

du transport n'est pas neutre vu les grandes distances parcourues.

La décarbonation de la chaîne logistique alimentaire dans les Outre-mer doit s'appuyer à la fois sur une plus grande autonomie alimentaire des territoires et sur l'allègement de l'empreinte carbone des transports et de la logistique. L'apport de la production vélique, la réduction de la vitesse et le déploiement de corridors maritimes verts entre les Outre-mer et l'hexagone peuvent y contribuer. L'électrification est, moins que dans l'Hexagone, une solution en ce domaine, car l'électricité est encore en majorité produite dans les Outre-mer, sauf en Guyane, à partir d'énergies fossiles ou non décarbonées.

C. Transport et entreposage, maillons essentiels de la chaîne logistique

Les relations entre les cinq grandes étapes de la chaîne logistique alimentaire précédemment décrites sont assurées par deux principaux maillons au cœur de la chaîne logistique proprement dite : le transport, qui assure la mise en mouvement des flux physiques, le stockage et la manutention, lors d'arrêts plus ou moins longs, afin que les produits puissent être chargés, déchargés, entreposés, transformés ou préparés et emballés jusqu'au client final. Le développement des technologies de l'information en est aussi devenu un élément essentiel, aucune de ces opérations n'étant mise en œuvre sans une information qui la déclenche, l'accompagne et permet sa réalisation. *Les différents types de logistiques sont consignés en annexe 8.*

D'un point de vue organisationnel, la logistique s'appuie sur deux principes clés :

- **le principe de coordination**, qui vise à assurer une fluidité maximale entre les divers acteurs et flux, ceux-ci étant interdépendants, de manière à les faire fonctionner le plus possible comme un tout unifié au sein de la chaîne logistique ;
- **le principe de massification**, qui passe par un regroupement des marchandises transportées pour assurer un remplissage maximal des moyens de transport sur les plus grandes distances possibles, de manière à minimiser leur coût et l'impact carbone en tonne km ; la massification passe par l'usage d'infrastructures (entrepôts, plateformes) de regroupement et de dégroupement, qui permettent de diriger les flux vers un nombre limité de points intermédiaires.

La massification s'appuie souvent sur des démarches de mutualisation pour regrouper les flux de plusieurs entreprises dans des moyens de transport et vers des plateformes

ou entrepôts partagés. Des coopératives et leurs partenaires mutualisent par exemple leurs puits de commandes sur les trajets allers-retours⁵⁰.

Des coopératives laitières telles que SODIAAL ont ainsi mis en place des accords de collecte avec d'autres acteurs, cette formalisation contractuelle permettant d'optimiser les tournées des circuits de ramassage du lait, de limiter les passages de camions dans les villages, les temps et distances de ramassage⁵¹.

Le projet Califrais a pour but de mutualiser et d'optimiser les flux logistiques des grossistes alimentaires qui animent le réseau français des marchés de gros à partir du site du MIN de Rungis pour desservir l'Île-de-France⁵². De même, en 2012, des PME agroalimentaires du Finistère ont créé le groupement d'intérêt économique (GIE) Chargeurs Pointe de Bretagne pour mutualiser leurs flux de transport via des tournées de ramasse des palettes⁵³.

1. Le transport

Le transport, activité clé des chaînes logistiques, est, sur le territoire national, principalement opéré par la route, et à un moindre degré par les modes ferroviaire et fluvial. Les transports intercontinentaux des produits alimentaires recourent principalement au transport maritime et, à un degré bien moindre, à l'aérien. Ces deux modes sont, dans une moindre mesure, aussi utilisés à l'échelle du continent européen. Aux côtés de ces modes, le transport à vélo et à pied connaît un certain regain avec les plateformes de livraison de repas pour le transport urbain de

courte distance de marchandises alimentaires de poids et volumes faibles, avec des conditions de travail souvent difficiles des livreurs sous statut indépendant, relevées de longue date par plusieurs avis du CESE⁵⁴. Ces évolutions induisent de penser différemment l'usage de la route, la répartition des flux et de espaces de stationnement.

Le transport des produits agricoles et alimentaires est effectué par une grande diversité d'acteurs, des exploitants agricoles, qui dans certains cas, livrent eux-mêmes à des enseignes de la grande distribution, aux transformateurs et distributeurs, dont certains

50 Eléments communiqués par Coopération LCA dans le cadre de l'audition de Théodor Ariton, président de la commission Transport Coopération LCA.

51 Entretien des rapporteurs avec M. Antoine Collette, directeur général de SODIAAL.

52 Audition de Mme Sarah Martin, et de M. Tristan Bourvon, ADEME.

53 Site Internet de Chargeurs Pointe de Bretagne le 01 01 2026.

54 V. notamment : CESE, avis et rapport *Les nouvelles formes du travail indépendant* (2017).

possèdent en propre une partie de leur flotte de camions, mais dont beaucoup ont fait le choix, notamment pour des raisons de coûts mais aussi pour se recentrer sur leur cœur de métier, d'externaliser tout ou partie de leurs fonctions logistiques.

Le groupe français STEF/TFE est le leader européen de la logistique sous température dirigée⁵⁵, et le groupe Geodis, filiale de SNCF participations, est une entreprise de logistique, de transport routier et de messagerie qui emploie 53 000 personnes et est présente dans 166 pays, mais les entreprises qui font du transport alimentaire peuvent aussi bien être de très petites entreprises.

Les professionnels du secteur des transport sont :

- Le commissionnaire de transport, intermédiaire qui, selon le ministère de la Transition écologique et solidaire, *« organise librement et fait exécuter sous sa responsabilité et en son nom propre le déplacement des marchandises d'un lieu à l'autre selon*

les modes et les moyens de son choix », avec une obligation de résultat ;

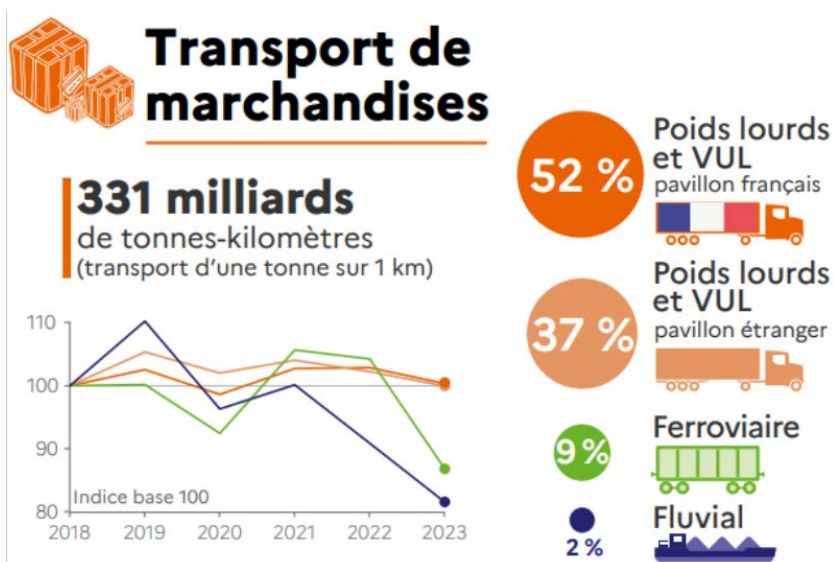
- Les transporteurs, qui disposent d'une flotte de véhicules et qui peuvent être mobilisés par les commissionnaires de transport ou directement par le donneur d'ordre, propriétaire de la marchandise à expédier, appelé chargeur ;
- Le mandataire ou transitaire, *« intermédiaire expert du transit international qui recherche la meilleure solution de transport pour son client, (avec seulement) une obligation de moyen »*⁵⁶.

Le transport de marchandises intérieur **(toutes marchandises confondues)** représente 331 Mds de tonnes-kilomètres en 2023, dont 52 % opérés par des poids lourds et véhicules utilitaires légers (VUL) sous pavillon français, 37 % par des poids lourds et VUL sous pavillons étrangers⁵⁷, 9 % par le mode ferroviaire et 2 % par le mode fluvial.

⁵⁵ Sophie Claye-Puaux, Aurélien Rouquet et Christine Roussat, *Logistique (2020)*, op. cit. p. 210.

⁵⁶ *Idem*, *Logistique (2020)*, p. 215.

⁵⁷ Données fournies par Coopération LCA pour l'audition de Théodor Ariton, président de la commission transports de LCA.



Source : La Coopération Agricole - Données SDES 2025

L'alimentaire représente 28 % des flux en 2019 (80,4 Md de t.km, sur 288 Mds de t.km au total (interne + échanges) d'après l'ADEME. C'est **la première filière contributrice à ces flux**, devant la construction (56,9 Mds t.km)⁵⁸. Sa part est plus

importante encore dans le seul transport routier de marchandises sous pavillon français : selon France logistique, les produits agricoles et alimentaires représentent 33 % des marchandises transportées par les transporteurs routiers du pavillon français, en tonnes km⁵⁹.

⁵⁸ ADEME, *La transition écologique de la logistique* (avril 2025), p. 8.

⁵⁹ Cf. France logistique : *Propositions 2025, transports de marchandises et logistique au service des performances de la France*, p. 4.

ENJEUX ET MODES DE TRANSPORT UTILISÉS DIFFÈRENT FORTEMENT SELON LES FILIÈRES ALIMENTAIRES.

60 Mt de céréales sont transportées chaque année dans l'Hexagone par 1,6 M de camions, 4 200 trains complets et 2300 péniches. Une tonne collectée peut du reste être déplacée plusieurs fois, à des degrés divers selon les filières de chaque coopérative. 84 % des volumes sont en ce domaine transportés par la route, 10 % par le train et 6 % par le fluvial. Les principaux enjeux consistent pour la filière céréalière à développer des filières de proximité et à augmenter le report modal. C'est aussi un enjeu pour d'autres filières agricoles.

Pour le lait, 12,8 Mds de litres de lait sont collectés par an sur 24 800 points, avec une forte dispersion des exploitations. La collecte doit, comme déjà noté, intervenir toutes les 24 à 72 heures, de jour comme de nuit, avec des contraintes de chaîne du froid et de qualité sanitaire⁶⁰. M. Antoine Colette, directeur général de la coopérative laitière SODIAAL, rappelait que les transports laitiers en son sein s'effectuent quasi exclusivement en camion vu la dispersion des fermes, avec toutefois un recours au ferroviaire pour le transport d'Emmental entre la Bretagne et l'usine située à Annecy⁶¹.

12 millions d'animaux sont aussi transportés chaque année en France (volailles, vaches, porcs, moutons et en nombre nettement moindre chèvres)⁶² (données 2024). Selon LCA, 86 % des gros bovins font moins de 150 km entre l'élevage et l'abattoir⁶³. A l'inverse, une partie importante des veaux, vendus à l'étranger notamment en Italie, peut parcourir des trajets plus longs.

a. Le transport routier, mode prédominant du transport de marchandises alimentaires

Le transport routier prédomine de très loin dans le transport terrestre de marchandises, et en particulier celui des produits agricoles et alimentaires. Il représente ainsi, de manière générale, plus des trois quarts des marchandises transportées en tonnes-kilomètres (tkm) au sein de l'Union européenne.

Le transport routier de fret s'effectue principalement par poids lourds sur les trajets longue distance. Il intervient aussi pour une part *via* des véhicules utilitaires légers pour la desserte des villes ou pour des trajets de cargaison de moindre tonnage. Le développement du commerce en ligne et son recours important à un modèle de livraison individuelle aux consommateurs a contribué selon toute probabilité, avec le développement des Zones à faibles émissions (ZFE) à l'augmentation du nombre des VUL⁶⁴.

60 Audition de M. Théodor Ariton, président de la commission transports de la Coopération LCA.

61 Entretien des rapporteurs avec M. Antoine Colette, directeur général de SODIAAL, première coopérative française créée en 1964, qui regroupe 14 510 éleveurs adhérents répartis sur 71 départements sur l'ensemble du territoire

62 Données 2024.

63 Données communiquées par LCA dans le cadre de l'audition de Théodor Ariton,

64 CITEPA (2020), rapport Secten 2020.

Selon l'ADEME, le parc actuel des flottes comprend 6,4 M de VUL (dont 94 % en thermique diesel) ainsi que 307 600 porteurs et 220 000 tracteurs (dont 98 % en thermique diesel)⁶⁵.

Le flux de VUL avoisine 380 000 immatriculations en 2024, nombre en progression. Le marché est dominé par les VUL pesant jusqu'à 3,5t (avec 99 %), aux dépens des « gros » VUL (de 3,5 à 5,1t). Moins de 7 % des ventes de VUL sont électriques en 2024⁶⁶.

Le marché des véhicules lourds est de 47 200 immatriculations en 2024. *« Globalement, ce secteur est en baisse, surtout pour les tracteurs, bien que les porteurs progressent. Parmi les véhicules lourds vendus en 2024, 3,1 % utilisent le GNV (en baisse), 5,8 % fonctionnent exclusivement au B100 (en hausse) et 1,3 % sont électriques (en hausse).*

En considérant un renouvellement annuel de 5 % à 10 % du parc et une part de ventes de véhicules utilisant les énergies alternatives inférieure à 5 % aujourd'hui dans les ventes, la transition complète des flottes sera longue et ne s'achèvera pas avant 2050, malgré une transition très significative possible d'ici 2040 en lien avec les objectifs européens »⁶⁷.

Le transport routier de fret s'organise autour des « nœuds » ou « hubs » des plateformes ou entrepôts logistiques. Les flux de marchandises peuvent y être regroupés, massifiés et/ou éclatés.

Il comprend à la fois de très nombreuses petites entreprises et de grandes entreprises. Les coopératives, par exemple, disposent de services de transport et de camions en propre ou dans le cadre de filiales spécialisées, mais font aussi appel à des transporteurs partenaires, dont beaucoup sont de très petits transporteurs artisans avec une flotte d'un à trois véhicules, souvent très compétitifs en qualité

et en coût. Les particularités des produits agricoles et alimentaires (pics de production à certaines périodes, contraintes de réfrigération) constituent toutefois une difficulté pour trouver des entreprises de transport intéressées⁶⁸.

Selon l'enquête annuelle de La coopération agricole 2021, « Transport et énergies alternatives », 78 % des coopératives sont propriétaires d'une flotte de camions, environ une coopérative sur deux (48 %) détient au moins une filiale transport et deux tiers des coopératives détentrices d'une filiale transport ont aussi une

65 En ligne : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/6,4-millions-de-vehicules-utilitaires-legers-en-circulation-au-1er-janvier-2023> ;

66 ADEME, La transition écologique de la logistique (avril 2025),

67 ADEME, La transition écologique de la logistique (avril 2025), p. 22.

68 Audition de M. Théodor Ariron, président de la commission Transport de la Coopération LCA et éléments communiqués par LCA.

flotte en propre. Les poids lourds sont en nette majorité (69 %) détenus par les filiales, 31 % l'étant par les coopératives elles-mêmes. La flotte moyenne des filiales est de 110 poids lourds, avec une forte disparité (de 4 à 900 poids lourds), tandis que pour les coopératives, la moyenne des flottes possédées, plus petites, se situe à 28 poids lourds (variant de 2 à 206 poids lourds).

Plusieurs types de véhicules existent : véhicule « isolé » (un camion porteur), véhicule « articulé » (souvent dénommé « semi-remorque », c'est-à-dire un « tracteur » associé à une semi-remorque), ou « train routier » (un porteur ou une semi-remorque tirant une remorque). Les camions diffèrent aussi selon la nature des marchandises transportées : camions frigorifiques ou camions spécifiques pour le transport d'animaux, entre autres. A chaque type de camions, notamment en fonction de leur nombre d'essieux, s'appliquent des réglementations relatives notamment au poids de chargement autorisé.

Le poids total roulant autorisé (PTRA) est fixé pour chaque véhicule tracteur par la DREAL. Le poids total roulant (PTR) d'un ensemble de véhicules ne doit pas dépasser le PTRA du véhicule tracteur. Ainsi, l'article R 312-4 li du code de la route prévoit le PTR maximum d'un ensemble de véhicules en fonction du nombre d'essieux :

- 38 tonnes, si l'ensemble considéré ne comporte pas plus de quatre essieux (PTAC) ;
- 44 tonnes, si l'ensemble considéré comporte plus de 4 essieux (PTRA).

Jusqu'au 1^{er} janvier 2012, le PTR maximum était fixé à 40 tonnes. Par dérogation, certains types de transport pouvaient atteindre 44 tonnes, notamment le transport combiné, le transport de produits agroalimentaires

ou le transport au départ et à destination des ports maritimes. Depuis cette date, les ensembles de plus de quatre essieux peuvent circuler jusqu'à 44 tonnes quel que soit le type de marchandises transportées, en respectant les conditions spécifiques de poids à l'essieu et au groupe d'essieux, ainsi que de normes européennes anti-pollution.

Dans l'immense majorité des cas, il est aussi fait appel au transport routier pour assurer des trajets en amont et en aval d'une chaîne de transport multimodale.

La recherche de l'optimisation du transport routier s'inscrit dans une préoccupation d'équilibre avec l'entreposage, ces deux activités étant souvent inversement proportionnelles : plus les quantités stockées sont élevées, moins les fréquences de livraison opérées par le transport le sont, et *vice-versa* ; plus les lieux de stockage sont sur le territoire nombreux et judicieusement répartis, moins les distances à parcourir sont longues, et inversement.

Les entreprises, conformément au principe de massification des flux, s'efforcent de maximiser le remplissage des camions *via* la définition de plans de transport et de plans de chargement optimisés. Ce travail s'effectue à partir d'une analyse des flux de marchandises à transporter prenant en compte leur cartographie, leur nature et les niveaux de service attendus. Les trajets sont prévus de manière à minimiser le nombre total de kilomètres à parcourir et la distance parcourue à vide. Les trajets peuvent être de point à point ou se faire sous forme de tournées.

Les gestionnaires de transport utilisent pour élaborer et suivre leur plan de transport des logiciels dédiés à la gestion du transport, appelés *Transport Management Systems* (TMS), qui permettent d'améliorer le taux de remplissage des véhicules et d'optimiser

ainsi les livraisons, avec, selon la Coopération agricole, des gains de 1,5 l/100kms et des réductions d'émissions de CO₂ associées.

Le recours à des outils de géolocalisation permet aussi aux chauffeurs, par le calcul de l'itinéraire le plus court et le réajustement en temps réel, de réduire le temps de trajet et le nombre de kilomètres parcourus. *« Les coopératives qui ont intégré cette technologie font état d'une diminution de 5 % des kms effectués et facturés »*⁶⁹.

b. Les autres modes de transport

1. Le transport ferroviaire de fret

Le transport ferroviaire de fret consiste à exploiter des mètres cubes à l'intérieur de wagons de marchandises, wagons isolés ou de trains complets. La longueur des convois ferroviaires, limitées jusqu'en 2000 à 700 mètres de long, peut aujourd'hui atteindre un km⁷⁰.

En France et dans l'Union européenne, le transport ferroviaire a décliné de manière importante depuis les années 1950. Il représente toutefois en Europe autour de 15 % des marchandises transportées en tonne-kilomètre et autour de 18 % en Allemagne. L'emblématique train des « primeurs », qui reliait Perpignan à Rungis pour des légumes et/ou des fruits avec des wagons réfrigérés,

s'est arrêté en 2024 faute de repreneur et de rentabilité dans le système de mise en concurrence du fret ferroviaire. Cela a aussi des effets pour les autres filières agricoles.

En France, la part modale du fret ferroviaire se situait en 2000 à 17 % en tonne-kilomètre et l'objectif était à l'époque de doubler cette part modale pour atteindre 35 %. Mais la part du ferroviaire a en réalité reculé à partir de cette date pour tomber à environ 10 % en 2010. Depuis, elle peine à dépasser ce niveau⁷¹.

Ce recul s'explique par :

- Des choix d'investissements nationaux largement favorables aux infrastructures routières (entre 1995 et 2023, +14 % pour le réseau routier et +28 % pour le réseau autoroutier, cf. point 1 du présent document), quand, à l'inverse, la longueur du réseau ferroviaire fréquentée a diminué de 14 % sur la même période⁷². En corollaire de ce développement, l'offre en transport routier est devenue encore plus concurrentielle : souplesse, adaptabilité aux contraintes, etc. ;
- Une uniformisation insuffisante des infrastructures ferroviaires européennes (disparités dans les largeurs de rail, les hauteurs de catenaires et les normes d'électrification des réseaux) pouvant occasionner des ruptures de charge aux frontières, alors

69 La Coopération agricole LCA : éléments fournis lors de l'audition de M. Téodor Ariton, président de la commission transport de LCA

70 Sophie Claye-Puaux, Aurélien Rouquet, Christine Roussat, *Logistique (2020)*, p. 119.

71 Audition de M. Renan Mégy, directeur stratégie et transformation de la SNCF.

72 Ministères Aménagement du territoire et Transition écologique, *Chiffres clés des transports*, édition 2025, p. 78 et 7, et Commissariat général au Développement durable, *Chiffres clés du transport*, édition 2016, p. 4.

que la pertinence économique du fret ferroviaire commence sauf exception aux alentours de 200 km et s'accroît avec la distance ; en France, la politique de développement du ferroviaire qui, des années 1980 aux années 2000, a concentré l'essentiel de ses efforts sur le modèle TGV et le transport de voyageurs de masse au détriment des autres flux moins rentables, a contribué au déclin du fret SNCF, ce malgré plusieurs grands plans de restructuration et de refinancement du fret lancés à partir de 2003.

Cette situation est aggravée par le vieillissement du réseau ferroviaire français souligné par l'avis du CESE « *Anticiper et prévenir les risques liés au changement climatique pour les infrastructures* ». Dans un souci de limitation du réchauffement climatique et d'adaptation des infrastructures à ces changements, le CESE y préconise d'augmenter les dépenses consacrées au réseau ferroviaire⁷³.

Le transport ferroviaire de fret s'organise autour des nœuds constitués par les gares. Les chargeurs doivent en général mettre en place un préacheminement et un post-acheminement routiers de leurs marchandises vers et depuis les gares. Certaines entreprises, comme le MIN de Rungis, disposent d'une installation terminale embranchée (ITE) c'est-à-dire d'une voie ferrée privée reliée au réseau ferroviaire principal qui permet un transport de marchandises sans rupture de charge (il existerait en France environ 1400 ITE actives, impliquées dans 80 % des tonnages transportées par voies ferrées)⁷⁴.

Les céréales, notamment, se prêtent bien, en raison de leurs facilités de transport en vrac, au transport par voie ferrée, d'autant que de nombreux embranchements relient les axes de communication qu'elles empruntent au réseau ferré, qui assure 15 % du volume des céréales transportées⁷⁵.

Le principal opérateur du fret ferroviaire en France est Rail Logistics Europe (RLE), société du groupe SNCF qui regroupe depuis 2021 l'ensemble des activités de fret ferroviaire et de transport combiné du groupe SNCF et qui représente à peine 2 % du chiffre d'affaires de la SNCF. Si l'on considère maintenant le seul fret ferroviaire de produits alimentaires de RLE, celui-ci représente environ 10 % de son chiffre d'affaires, soit environ 200 M€.

Geodis, autre filiale de la SNCF, a une part dans le fret plus importante mais réalisée pour l'essentiel hors du ferroviaire. Elle intervient principalement pour les boissons et produits secs et pour de grands clients en direct, tels Kellogg's, Nestlé ou Danone, ou certains distributeurs comme Lidl.

Un autre « acteur clé » est Hexafret, filiale de RLE, dont le métier renvoie principalement au wagon isolé, avec une capacité à faire du sur-mesure pour les entreprises, entre autres pour les filières céréalière et sucrière françaises, en liens notamment avec les ports de Rouen, la Rochelle et Dunkerque.

Captrain, également filiale de RLE, a pour sa part comme cœur de métier les trains longue distance par trains complets, notamment avec du transport combiné, en lien avec des entreprises telles qu'Evian, Volvic, ou du wagon conventionnel pour des clients comme Nestlé ou Danone.

73 CESE, avis *Anticiper et prévenir les risques liés au changement climatique pour les infrastructures* (2026),

74 Sophie Claye-Puau, Aurélien Rouquet, Christine Roussat, *Logistique* (2020), p. 119.

75 Audition de M. Théodor Ariton, président de la commission transport de la Coopération LCA, et données Intercéréales, rapport d'activité 2023, transmises par LCA.

2. Le transport fluvial

Notre pays dispose d'un réseau fluvial de 8 600 km, dont 6 700 km gérés par Voies navigables de France (VNF). Deux sous-ensembles principaux forment le réseau navigable :

- Un réseau au gabarit européen, structuré principalement autour des grands axes Seine, Moselle, Rhin, Rhône et Saône, auquel s'ajoute le réseau du Nord-Pas-de-Calais ; aménagé en grande partie dans les années 1960 et 1970, ce réseau accueille l'essentiel du trafic de fret ; VNF est responsable du réseau à grand gabarit, à part les ouvrages du Rhône et une partie de ceux du Rhin, confiés respectivement aux producteurs d'énergie hydroélectrique CNR et EDF⁷⁶ ; le Rhin et le Rhône, fleuves internationaux, sont gérés par plusieurs pays⁷⁷ ;
- Un réseau à petit gabarit (dit gabarit « Freycinet »), constitué en grande partie de canaux aménagés au XIX^e siècle, qui accueille majoritairement de la navigation de plaisance.

Dans les dix ans à venir, l'achèvement du Canal Seine Nord Europe (construction 2023-2032) en faveur duquel le CESE s'était prononcé dans l'avis Avant-projet de loi d'orientation des infrastructures de transport, impactera fortement réseau et transport fluvial ; pour finir les

travaux, une fermeture à la navigation pendant deux ans du Canal Nord est du reste prévue⁷⁸. Mais ce réseau souffre depuis plusieurs décennies d'un sous-investissement structurel, qui s'est traduit par une rétractation du réseau fluvial exploité de 19 % entre 1995 et 2023⁷⁹, comme noté en point précédent. Malgré les moyens supplémentaires octroyés pour entretenir le réseau dans le cadre du Contrat d'Objectifs et de performance signé par VNF avec l'État en 2021 et révisé en 2023 (150 à 200 M€ par an sur 10 ans), ce niveau d'investissement reste très inférieur aux besoins estimés par le rapport public 2025 de la Cour des comptes (autour de 2000 M€ sur dix ans pour les infrastructures dédiées au transport de fret). Dès lors, faute d'investissements à la hauteur des enjeux, bien que peu coûteux et quatre à cinq fois moins émetteur de CO₂ à la tonne transportée que le mode routier, le fluvial est limité par d'inégales conditions de navigabilité, créant des goulots d'étranglement pour un transport déjà lent par nature.

Son poids reste modeste : entre 1 et 2 % des tonnes-kilomètres (données 2023), contre environ 7 % en Europe, avec, pour le transport fluvial de fret alimentaire, deux types de trafic à distinguer :

- Le transport de céréales en vrac sec (blé tendre, blé dur, malt, orge de brasserie, etc.), dont la part modale a progressé

⁷⁶ Contribution de VNF à Ambition France transport (2025).

⁷⁷ Entretien des rapporteurs avec M. Eloi Flipo, directeur transports et report modal de VNF.

⁷⁸ Entretien des rapporteurs avec Eloi Flipo, directeur transports et report modal de VNF.

⁷⁹ Ministère Aménagement du territoire et Transition écologique, Chiffres clés des transports, édition 2025, p. 78 et 7, et Commissariat général au Développement durable, Chiffres clés du transport, édition 2016, p. 4.

pour atteindre environ 30 % des approvisionnements des silos ; la part du transport fluvial, moins élevée sur l'axe Rhin Rhône, atteint 20 à 25 % ;

- Le transport de produits agro-alimentaires en conteneurs, notamment sous température dirigée, pour lequel connaître la nature des produits transportés est plus difficile car l'estimation se fait au conteneur et seul le service des Douanes a autorité pour en contrôler le contenu⁸⁰.

Du fait de leur facilité de transport en vrac et de leur volume, les céréales se prêtent très bien aux modes massifiés par rail ou fleuve, même si la route reste largement majoritaire : 84 % des volumes sont transportés par la route, 10 % par le train et 6 % par le fluvial⁸¹.

Actuellement, **le réseau présente de grandes marges de progression dans son utilisation** : à titre d'illustration, le trafic sur les axes à grand gabarit (Seine, Rhône) pourrait être multiplié par quatre sans avoir à changer les ouvrages. Pour les autres grands axes (Hauts de France, Moselle et Rhin), des marges de progression existent aussi, mais dans de moindres proportions.

Le transport de céréales organisé avec des barges qui tournent en noria, garantit le respect des délais et la qualité de la marchandise. Aussi, des acteurs majeurs comme Cargill se sont dotés d'une structure d'affrètement en propre, avec une soixantaine de péniches qui tournent en permanence en Champagne Ardenne et à un moindre titre dans l'Oise.

Les nœuds du transport fluvial sont les ports intérieurs (notamment Paris et les ports d'Île-de-France tel que Gennevilliers, Lille, Lyon, Strasbourg) et les ports maritimes reliés aux voies navigables (tels les ports du Havre, de Rouen, etc.). Environ 2000 bateaux de fret fluvial circulent en France, dont à peu près la moitié sous pavillon français et le reste sous pavillon étranger⁸². Les péniches fluviales sont de plusieurs types : automoteur (bateau motorisé), barge (bateau non motorisé, donc dépourvu de pilote) et bateau pousseur (spécialisé dans le poussage des barges). Ces péniches et les convois dont elles peuvent participer sont de capacité variable. Une petite barge de 1500 t de capacité équivaut à 58 semi-remorques, un convoi de 15 barges pouvant ainsi remplacer plus de 850 semi-remorques⁸³.

Outre l'augmentation considérable des investissements nécessaires pour rénover et adapter au changement climatique le réseau, plusieurs autres problèmes sont à résoudre pour pouvoir redévelopper le transport fluvial : d'une part, le nombre de bateaux de fret fluvial devient insuffisant du fait du vieillissement du parc des péniches, dont beaucoup nécessitent d'être renouvelées, et il serait souhaitable que ce ne soit pas uniquement par des bateaux belges ou hollandais ; d'autre part, le moteur de la plupart des bateaux de fret en service fonctionne au gazoil non routier et il faudrait encourager le recours à des énergies décarbonées ; autre enjeu important, le renouvellement des marins qui les conduisent, dont l'âge moyen s'élève et pour lesquels une pénurie est annoncée à horizon 2030.

80 Entretien des rapporteurs avec Eloi Flipo, directeur transports et report modal de VNF.

81 Audition de M. Théodor Aridon, président de la commission Transport de LCA.

82 Entretien avec Eloi Flipo, directeur transports et report modal de VNF.

83 Sophie Claye-Puaux, Aurélien Rouquet, Christine Roussat, *Logistique (2020)*, op. cit.

3. Le transport maritime

Prédominant dans les transports intercontinentaux de marchandises, le mode maritime représente environ 70 % des tkm transportées dans le monde. L'essentiel du trafic maritime est traité en vrac par versement de la marchandise, notamment des céréales, en cale.

Les navires faisant le transport maritime de produits et marchandises agricoles sont variés, avec entre autres des vraquiers (pour les céréales notamment) et des navires réfrigérés (pour le transport de la viande et du poisson, entre autres). En matière de céréales, collecteurs et négociants transportent environ 60 Mt de céréales en vrac. 10 % sont autoconsommés sur place, à la ferme, surtout pour l'alimentation animale. Sur les 51 Mt qui restent, un peu plus de la moitié sert au marché intérieur, le reste étant exporté. De nombreux axes de communication sont empruntés pour leur transport vers l'étranger, complétés par un important réseau de ports maritimes et fluviaux, de Dunkerque à La Rochelle, de Rouen à Sète. Pour rejoindre les unités de transformation étrangères, le grain rallie tout d'abord les ports exportateurs. Le transport peut s'effectuer par camion, péniche ou train, au sein d'une chaîne logistique gérée par l'organisme stockeur. Le premier port d'exportation, en volume, est Rouen-Haropa (Havre Rouen Paris), où 9,87 Mt de céréales ont été exportées lors de la campagne 2019-2020⁸⁴.

Des innovations visent à améliorer la performance écologique des navires, par la combinaison d'une motorisation au gaz naturel et de la force du vent⁸⁵ et certaines initiatives, encore ponctuelles comme celle portée par la coopérative Biocoop, vont plus loin en recourant au fret par voilier⁸⁶.

Le secteur du transport maritime n'est pas inclus dans le périmètre du présent avis centré sur la logistique sur le territoire national.

4. Le transport aérien

Le transport aérien, développé à partir des années 1970, représente une part très limitée du transport des marchandises alimentaires en tkm. Il s'organise autour des aéroports. Des transports de marchandises agricoles, notamment de fruits, sont néanmoins effectués, notamment pour éviter le retour à vide ou améliorer le remplissage en soute d'avions faisant principalement du transport de personnes.

Le secteur du transport aérien n'est pas non plus inclus dans le périmètre du présent avis centré sur la logistique sur le territoire national.

5. Le transport combiné

Les entreprises agro-alimentaires construisent leurs solutions de transport compte tenu des marchandises qu'elles ont à transporter en arbitrant entre les modes selon divers critères : coût du transport, délai, en particulier pour les marchandises périssables, qualité, fiabilité et

84 Source Intercéréales, La logistique, communiqué par La Coopération LCA.

85 Sophie Claye-Puaux, Aurélien Rouquet, Christine Roussat, *Logistique* (2020), *op. cit.*

86 Entretien des rapporteurs avec M. Ronan Lafrogne, directeur qualité RSE de Biocoop.

sécurité du transport. Dans nombre de cas, et notamment pour le transport intercontinental, elles recourent à des solutions de transport combiné, ce qui permet de bénéficier des avantages de plusieurs modes (économie en termes de coût, flexibilité, réduction de l'empreinte écologique...), la pertinence modale du ferroviaire et du fluvial augmentant avec la distance. Dans tous les cas, le transport routier demeure sauf exception incontournable pour les trajets initiaux et finaux.

Le critère écologique, pris en compte par nombre de consommateurs dans leur choix, l'est aussi de plus en plus par certains acteurs pour satisfaire leurs engagements en termes de réduction d'émissions de CO₂ et améliorer leur image de marque mais aussi pour des préoccupations d'économie (maîtrise de la consommation d'énergie, notamment pour les céréales, comme déjà noté). Dans un autre secteur, à titre d'illustration, la branche eau de Danone (sources Badoit, Evian, Salvétat et Volvic, entre autres) s'efforce de recourir au ferroviaire pour réduire son empreinte. Carrefour et Danone ont ainsi lancé en 2024 une opération pour organiser un flux de livraison par train du site d'embouteillage d'eaux minérales naturelles de Danone à Evian, via 600 kilomètres de voies ferrées, jusqu'au site logistique de Grans (Bouche du Rhône), où se trouve un entrepôt de la grande distribution⁸⁷.

La combinaison de plusieurs modes de transport peut s'accompagner d'opérations de groupage ou de dégroupages de marchandises. Aux interfaces entre chaque maillon de transport, des opérations de manutention sont nécessaires (chargement,

déchargement, voire reconditionnement). L'évolution des activités industrielles et commerciales se traduit par une forte externalisation logistique. Nombre d'entreprises spécialisées de toutes tailles se sont ainsi développées.

2. Stockage et entreposage

Le flux passe dans la chaîne logistique alimentaire par une succession d'étapes de transport et de stockage.

La production agricole étant dispersée sur une grande partie du territoire, un maillon de la logistique alimentaire consiste d'abord à rassembler dans un stockage intermédiaire des quantités d'un même produit agricole qui peuvent varier de quelques dizaines à plusieurs milliers de tonnes. Ce lieu de stockage appartient à l'exploitation agricole elle-même (silo de céréales ou tank à lait à la ferme) ou à d'autres acteurs (silos des organismes stockeurs et des entreprises).

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. Un délai sépare souvent phases de massification et d'éclatement, l'entrepôt étant utilisé pour réguler les écarts, temporels et/ou volumétriques, entre offre et demande de marchandises⁸⁸. Les entrepôts utilisés pour les produits alimentaires varient selon la nature des produits et la température qui leur est nécessaire : entrepôts « frigorifiques » permettant de maintenir une température de froid négatif (inférieure à 0°C) pour conserver les produits surgelés, entrepôts maintenant au contraire une température de froid positif (supérieur à 0°C) pour conserver par exemple du

⁸⁷ www.strategieslogistique.com/Danone-et-Carrefour-porivilegient.14271, (26/06/2024).

⁸⁸ Sophie Claye-Puaux, Aurélien Rouquet, Christine Roussat, *Logistique* (2020), *op. cit.* p. 139.

chocolat, ou entrepôt à température contrôlée gardant par exemple la température entre 15 et 20 °C pour la conservation du vin, avec un système d'isolation⁸⁹.

La concentration des enseignes de la grande distribution a favorisé la présence de groupes alimentaires mondialisés et de réseaux de

franchisés qui ont mis en place une organisation appuyée sur des « parcs logistiques » (zones d'entreposage et de transit). L'essor de la mutualisation des approvisionnements a permis le fonctionnement en flux tendus d'entrepôts à l'aire de distribution devenue régionale⁹⁰.

FOCUS : DIVERSITÉ DES ENTREPÔTS

Les entrepôts peuvent être distingués en fonction de leur taille : *L'Atlas 2023 des entrepôts et sites logistiques français* recense, au 31/12/2023, 3700 entrepôts ou plateformes logistiques (EPL) **de 10 000m² ou plus**, en général utilisés pour le stockage et le tri des marchandises, totalisant une superficie de 89 M de m², superficie de loin la plus élevée de toutes les tailles d'entrepôts.

56 % d'entre eux font moins de 20 000 m² et 31 % font entre 20 000 et 40 000 m².

Les entrepôts au-delà de 40 000 m² représentent 13 % de ces EPL et totalisent 32 % de la surface des EPL de 10 000 m² ou plus⁹¹.

L'immobilier logistique de taille intermédiaire (entre 5 000 et 10 000 m²) représente pour sa part 19,6 M de m². **L'immobilier plus petit**, notamment utilisé pour la logistique du dernier kilomètre en zone urbaine (**entre 200 et 5 000 m²**) n'a pas été recensé de manière exhaustive au niveau national (cf. note 116) mais selon les estimations de l'ADEME, il pourrait représenter environ 40 M de m² en 2022⁹². Parfois installés sur des friches industrielles, ces infrastructures permettent de réintroduire ou renforcer la logistique dans les grandes villes. Ces surfaces n'incluent pas les *micro-hubs* et consignes. Enfin, en 2024, **les surfaces de réserve et stockage des magasins** représentent environ 19 M de m² sur les 73 M de m² des commerces (plus d'un quart des surfaces totales de vente)⁹³.

89 Sophie Claye-Puaux, Aurélien Rouquet, Christine Roussat, *Logistique* (2020), *op. cit.* p. 137.

90 MASA, « Géographie logistique du système agro-alimentaire français », *Note d'analyse n°192* (juillet 2023), p. 3.

91 Cf. *Atlas 2023 des entrepôts et sites logistiques français*. La comparaison avec les données diffusées avant 2023 n'est pas possible, ces données ne couvrant pas le même champ que celles décrites dans les millésimes précédents (2021 et 2015 notamment), qui couvraient aussi les entrepôts de 5000 à 10 000 m² et les espaces de stockage à l'air libre. Les méthodes de collecte et de mise à jour des données ont aussi changé, mobilisant des fichiers d'origine administrative et privée au lieu de l'enquête précédente.

92 ADEME, avis d'experts, *La transition écologique de la logistique* (avril 2025) p. 5.

93 ADEME, avis d'experts, *La transition écologique de la logistique* (avril 2025), p. 5.

La combinaison de maxi-entrepôts de périphérie et de mini-entrepôts urbains se développe, les opérateurs logistiques y recourant notamment pour satisfaire la demande des entreprises du e-commerce.

D'autres tendances s'affirment : les points de vente de la grande distribution, qui disposaient dans les années 1970 d'une surface de stockage importante, ont tendu à la réduire pour des raisons de coût au profit des surfaces de vente, même s'ils représentent encore un quart de la surface de ces dernières⁹⁴. La diminution des quantités stockées engendre des réapprovisionnements beaucoup plus fréquents, pour l'essentiel par camions (flux tendus), tandis que drives pour voiture, drives piéton et dark-stores sont des points de vente qui ressemblent à des entrepôts.

M. Téodor Ariton, président de la commission transports de la coopération agricole, note que les coopératives font face à des défis logistiques liés au stockage : le parc de silos vieillissants nécessite sécurisation, rénovation ou recyclage pour répondre aux exigences du marché et assurer la qualité des grains. « **Avec la diminution du nombre de silos, il devient essentiel de stocker**

les céréales près des zones de production et de limiter le transport vers le client final à un seul trajet »⁹⁵.

Certaines coopératives, faute de disposer d'infrastructures de stockage suffisantes, louent des sites temporairement selon les besoins. Mais le caractère irrégulier des collectes, accru par le changement climatique, complique la planification des investissements dans de nouveaux silos faute de garanties de rentabilité.

Parmi les bonnes pratiques pour réduire l'impact environnemental du stockage, notamment dans une optique de décarbonation, dans certaines fermes, les refroidisseurs de tanks à lait utilisent des pompes à chaleur et des usines laitières maximisent le recours à des pompes à chaleur pour refroidir le lait⁹⁶.

Le Plan infrastructures 2030 porté par la section de la Coopération agricole Métiers du grain vise à amorcer la réflexion collective au plan national, en rassemblant largement parties prenantes et acteurs pour travailler à un plan de modernisation des infrastructures de stockage agricoles céréalières⁹⁷.

94 Sophie Claye-Puau, Aurélien Rouquet, Christine Roussat, *Logistique* (2020), op. cit. p. 138.

95 Audition de M. Théodor Ariton, président de la commission transport de LCA et données apportées par LCA en complément de l'audition.

96 Entretien des rapporteurs avec M. Antoine Collette, directeur général de SODIAAL.

97 Éléments transmis par La Coopération LCA en lien avec l'audition de M. Téodor Ariton.

D. Des éléments transversaux : importance des relations entre acteurs, gouvernance de la chaîne, place des coopératives et importance de l'emploi

Pour un aperçu de l'évolution depuis les années 80 des différents maillons de la chaîne logistique alimentaire, se référer à l'annexe 9.

a. L'importance des relations entre acteurs

La chaîne logistique alimentaire a connu au cours des dernières décennies une certaine augmentation du nombre de ses maillons et, plus encore, un allongement des distances parcourues, qui, combinées, engendrent une augmentation des émissions de GES si le transport n'est pas décarboné⁹⁸.

La spécialisation agricole régionale, à l'échelle de l'Hexagone, la concentration des sites de production / transformation, entraînent une augmentation des flux et distances parcourues pour rejoindre les nombreux sites de stockage / entreposage et de distribution des produits.

Par ailleurs, le développement des exportations et des importations de produits agroalimentaires favorise cette augmentation des distances parcourues pour rejoindre les terminaux notamment maritimes mais aussi aériens pour certains produits frais (acheminement aller-retour).

La localisation des sites de production/transformation joue également : leur concentration favorise une augmentation des flux et des distances parcourues, alors qu'une plus grande dispersion géographique des usines de transformation et des entrepôts de stockage pourrait contribuer à limiter les trajets aux quatre coins de l'Hexagone et les kilomètres parcourus.

Les enjeux d'organisation collective sont essentiels pour optimiser la chaîne logistique alimentaire dans son ensemble : cette chaîne comprend à la fois de très nombreux acteurs de très petite taille et de grands acteurs, de nature très variée. Les grands acteurs de la production, de l'agro-alimentaire, de la restauration hors foyer (RHF), de la logistique, de la grande distribution, peuvent jouer un rôle d'entraînement pour les PME et TPE pour favoriser la dynamique collective et progresser en matière de décarbonation. La gouvernance de la chaîne agroalimentaire a un rôle majeur à jouer en tant que cadre de coordination.

La puissance publique, garante du respect des trajectoires en matière de décarbonation, doit s'impliquer dans cette gouvernance en appui et en accompagnement des acteurs dans leur diversité.

⁹⁸ Le rapport du ministère de l'Agriculture *Géographie logistique du système alimentaire français : tendances et perspectives d'évolution* (juillet 2023) (cf. annexe 6) retrace les évolutions des acteurs de la logistique et de leurs interactions, avec ses incidences sur les modifications des schémas logistiques et sur l'aménagement des territoires.

b. Une gouvernance qui s'est progressivement structurée

Un Comité interministériel de la logistique (CILOG), présidé par le Premier ministre, rassemble une fois par an depuis 2020, au niveau national, l'ensemble des ministères et administrations concernés par le transport de marchandises et la logistique pour préparer les décisions et orientations issues des pouvoirs publics.

Des conférences régionales de la logistique ont été organisées ainsi que des comités de liaison pour la logistique urbaine (regroupant d'une part acteurs publics et, d'autre part, des acteurs économiques). En matière d'observation de la logistique, ont été créés un observatoire national de la logistique et, depuis 2024, des observatoires territoriaux⁹⁹.

Diverses associations et organisations existent aussi en ce domaine : on peut notamment citer à ce titre France logistique, créée en 2020 pour « promouvoir la filière de la logistique et du transport de marchandises »¹⁰⁰, qui regroupe de grands acteurs de la filière du transport de marchandises et du secteur de la logistique¹⁰¹. Par ailleurs, France Supply Chain, ex ASLOG (association des logisticiens d'entreprises), est une association créée en 1972 qui rassemble 3 000 professionnels issus de 450 entreprises de toutes tailles du secteur¹⁰².

c. Les coopératives, des acteurs transversaux de l'agroalimentaire et de sa logistique

M. Téodor Ariton, président de la commission transports de la coopération LCA, rappelait en audition que la Coopération agricole représente 2 500 coopératives, totalisant 40 % du chiffre d'affaires de l'agroalimentaire français et 190 000 personnes employées. Ancrées dans les territoires, les coopératives agricoles, touchent l'ensemble des filières et collectent près de 70 % de la production agricole française transformée et mise sur le marché, avec des variations sensibles selon les filières. La chaîne logistique est un élément stratégique pour les coopératives agricoles, qui doivent parvenir à transporter, stocker, et livrer leurs marchandises brutes ou transformées, sur le territoire français et à l'export.

d. La logistique, un secteur d'emploi important aux conditions de travail souvent difficiles

Le secteur de la logistique représente 200 Mds€ de chiffre d'affaires en 2019, 1,8 M d'emplois et 10 % du PIB. 80 % des emplois sont de statut ouvrier. Il s'agit notamment d'ouvriers qualifiés ou non qualifiés de la manutention, de conducteurs livreurs sur courte distance ou de conducteurs routiers¹⁰³.

Fin 2023, en France le secteur des transports et de l'entreposage, en cumulé, emploie 1,45 M de salariés (hors intérim), soit 7,1 % des salariés du secteur privé hors intérim. Les femmes

99 Gazette des Communes, 22/10/2025 : *Que retire le gouvernement des derniers comités interministériels de la logistique ?*

100 Contribution de France logistique à Ambition France transports.

101 AFILOG (professionnels de l'immobilier logistique et industriel), AUTF chargeurs), CGF (grossistes), OTRE (TPE, PML et Entreprises de taille intermédiaire – ETI- du transport routier) et TLF (transport et logistique).

102 <https://www.shiptify.com> et <https://www.francesupplychain.org>;

103 Sophie Claye-Puau, Aurélien Rouquet, Christine Roussat, *Logistique* (2020), p. 264 à 267.

y sont sous-représentées : 26 % au total (transports et entreposage) et seulement 11 % dans le transport routier de marchandises (contre 46 % dans le secteur marchand en général)¹⁰⁴.

Avec 429 000 salariés fin 2023, le transport routier de marchandises est le principal pourvoyeur d'emplois du secteur. Mais il fléchit après huit ans de hausse consécutive. Les effectifs de l'entreposage et de la manutention s'accroissent (plus de 1 % par rapport à 2022 et plus de 3,5 % depuis 2018 en moyenne annuelle) avec un taux de recours au travail intérimaire relativement élevé (7 %)¹⁰⁵.

Les systèmes logistiques évoluant sans cesse, les compétences des logisticiens doivent s'adapter et le besoin de formation continue est important. En matière de décarbonation, la formation continue à l'écoconduite, particulièrement pertinente, permet des économies de carburant, de moindres émissions de GES, et contribue à réduire le stress sur la route ressenti par les chauffeurs et la sinistralité.

Les conditions de travail du secteur de la logistique alimentaire sont difficiles : les horaires sont parfois décalés, les temps de travail dans certaines situations rallongés (parfois sept jours sur sept, 24 heures sur 24, notamment pour le ramassage du lait ou la distribution

aux périodes intenses de récoltes de céréales, obligation de faire des « jours soleil », c'est-à-dire en fonction de la météorologie, etc.)¹⁰⁶.

Des risques professionnels pèsent sur les personnes travaillant dans ce secteur. Selon l'Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents de travail et des maladies professionnelles (INRS), le secteur du transport routier de marchandises présente une sinistralité très élevée, avec plus de deux fois plus d'accidents du travail que les autres secteurs d'activité et des accidents en moyenne deux fois plus graves que les autres accidents du travail.

Pour les conducteurs routiers de fret, 90 % des accidents interviennent lors des phases de déchargement/chargement, véhicule à l'arrêt, les manutentions manuelles représentant la première cause d'accidents du travail et de maladies professionnelles (notamment troubles musculo-squelettiques et lombalgies). S'y ajoutent les chutes de hauteur ou de plain-pied. De plus, les conducteurs sont exposés à une charge mentale importante (vigilance sur la route, fréquentes modifications des plannings ...), favorisant l'apparition de stress et dans certains cas, la survenue d'accidents. Un avis récent du CESE analyse les conditions de travail dans ce secteur et leur aggravation liée au changement climatique¹⁰⁷.

104 Ministères Aménagement du territoire et Transition écologique, *Chiffres clés des transports édition 2025*, p. 76.

105 Chiffres clés des transports édition 2025, p. 72 et 73. Le taux de l'intérim dans le secteur tertiaire marchand est de 2,4 %.

106 Audition de M. Théodor Ariton, président de la commission Transport de LCA.

107 CESE, avis *Mobiliser les acteurs de l'emploi et du travail et pour réussir la transition écologique* (2024).

Ces conditions de travail souvent difficiles et les risques professionnels se traduisent, pour les acteurs du secteur de la logistique, par des difficultés de recrutement, alors que l'âge moyen des travailleurs y est élevé : fin 2022, 32 % des salariés du secteur des transports

et de l'entreposage ont plus de 50 ans, contre 25 % pour le secteur tertiaire marchand. Ces difficultés de recrutement sont sensibles pour les chauffeurs routiers ou les conducteurs de péniche, dont la moyenne d'âge est aussi élevée¹⁰⁸.

II. Une empreinte carbone importante, une estimation des Émissions de GES propres à la chaîne logistique encore insuffisante et autres impacts environnementaux de la logistique

Plusieurs méthodes peuvent être utilisées pour estimer les émissions de GES résultant de la chaîne logistique alimentaire. Des études récentes abordent ce sujet et fournissent des estimations par deux voies différentes : d'une part, via l'étude de l'importance, dans les émissions de GES, de la logistique prise dans son ensemble, sans se limiter donc à la seule logistique alimentaire ; d'autre part, à travers l'étude de l'empreinte carbone de l'alimentation en France, sans se centrer donc sur la logistique, même si des aspects logistiques et notamment liés aux transports sont étudiés. Il est utile de combiner ces deux approches.

L'inventaire national des émissions de GES estime les émissions de GES des activités économiques et des ménages présents sur notre territoire.

L'empreinte carbone estime pour sa part les émissions qui résultent en France et à l'étranger, de la production des biens et services consommés par la population de notre pays, additionnant émissions nationales et émissions importées et en soustrayant les émissions liées aux exportations.

108 Ministères Aménagement du territoire et Transition écologique, *Chiffres clés des transports édition 2025*.

Inventaire national des émissions de gaz à effet de serre ou empreinte carbone

Deux approches pour mesurer l'impact climatique de la France

Les inventaires : approche territoriale

❓ Ils répertorient les GES émis par les ménages et les activités économiques présents sur le territoire français.

Plusieurs formats d'inventaires coexistent (CCNUCC, Secten, AEA...). Les politiques publiques climatiques nationales et internationales sont fondées sur ces données d'inventaire.



L'empreinte carbone : approche consommation

❓ Elle est une estimation des GES, émis en France ou à l'étranger, pour produire les biens et services consommés par les Français.



L'empreinte carbone mesure l'impact climatique de nos modes de vie et tient compte des GES émis à l'étranger pour satisfaire la demande française.

Méthodes de calcul et d'estimation

Les inventaires...

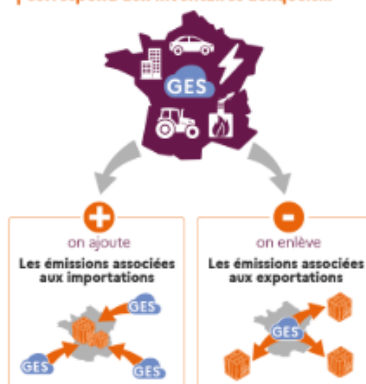
utilisent les données d'activités du territoire (KWh consommés, km parcourus...)

multipliées par des facteurs d'émissions (quantités de GES correspondantes).



L'empreinte carbone...

| correspond aux inventaires auxquels...



Estimations 2024

Émissions nationales de gaz à effet de serre de la France (format Secten)

Émissions de GES par habitant

5,4 tonnes par personne



369 Mt CO₂ éq
Émissions des biens et services exportés

Émissions intérieures
Émissions directes des ménages

Empreinte carbone de la France

Empreinte carbone par habitant

8,2 tonnes par personne



563 Mt CO₂ éq

Émissions des biens et services importés

A. L'empreinte carbone de l'alimentation

Même si le présent avis est circonscrit aux émissions de GES, et non à l'empreinte carbone, de la chaîne logistique alimentaire depuis le point de collecte des produits (hors production amont), il est intéressant de rappeler ici les principaux postes d'émission dans l'empreinte carbone totale du système alimentaire français.

L'empreinte carbone est une estimation des émissions de GES induites par la demande finale intérieure d'un pays (incluant consommation finale et investissements). L'empreinte est constituée des émissions directes des ménages (logements et véhicules), des émissions de la production nationale (hors exportations) et des émissions des activités économiques étrangères dont la production est destinée aux importations du pays. Plus précisément, l'empreinte GES de l'alimentation, couramment appelée, par simplification, empreinte carbone de l'alimentation, comprend les émissions liées à la production agricole française utilisée pour sa consommation intérieure (donc en déduisant les émissions liées aux exportations), plus

celles liées aux importations (que ce soit pour un usage final ou intermédiaire), ainsi que les émissions liées à la transformation, au transport et à la consommation par les ménages ou en restauration collective.

En 2017, l'empreinte carbone de l'alimentation des Français est estimée à 140 MtéqCO₂, soit 2,1téq CO₂ par habitant. **Cela représente 22 % de l'empreinte carbone totale de la France** pour la même année. Il convient de souligner qu'elle a diminué de 4 % entre 2010 et 2018.

57 % des émissions sont importées, dont 43 % depuis l'Union européenne, même si la France malgré une fragilisation récente, reste un important pays exportateur agricole.

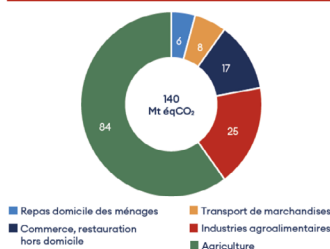
Enfin, les émissions liées à la déforestation importée ne sont pas encore prises en compte dans le calcul de l'empreinte carbone, mais elles pourraient s'élever, en ordre de grandeur, à 10 % de l'empreinte alimentaire environ¹⁰⁹.

109 Audition de Mme Sarah Martin, ADEME.

EMPREINTE CARBONE DE L'ALIMENTATION : 140 MT ÉQCO²

Correspond à **2,1 t éqCO₂** par habitant (2017) et **22 %** de l'empreinte carbone nationale.

Figure 1.j – Empreinte carbone de l'alimentation des Français **par composantes du système alimentaire (hors UTCATF) pour 2017**



les chiffres de transports correspondent aux services de transport utilisés par les différentes branches d'activités et n'incluent pas les transports propres aux branches d'activités. Valeurs pour l'année 2017.

Données : CGDD (Sdes), 2022

Encore de **fortes incertitudes** sur les estimations par poste (2017) : Agriculture : **60 %**, Industries agro-alimentaires : **6-18 %** (selon les estimations et méthodologies, Ademe vs Sdes), Transports : **6-14 %** (dont **83 %** routier), Commerce et restauration: **12 %**.

Par origine (2021): **57 % d'émissions importées**, **43 % d'émissions importées depuis l'UE**. (cf. RA 2025). Baisse depuis 2010 de l'empreinte alimentaire (**- 13 %**), hausse de la part des émissions importées (**+ 6 p.p.**).

Des **intrants** dont une part importante est importée (33 % pour les engrais azotés, cf. RA 2025), générant des émissions dans les pays tiers.

Les émissions liées à la **déforestation importée** pas encore prises en compte dans le calcul de l'empreinte, mais qui pourraient s'élever à 10 % de l'empreinte alimentaire

Source : rapport du HCC Accélérer la transition climatique avec un système alimentaire bas carbone, résilient et juste (janvier 2024).

La décomposition de l'empreinte carbone de l'alimentation par poste d'émission sur le territoire national met en évidence la répartition suivante :

Le premier poste d'émission est la **production agricole** (y compris importations associées) : **60 % du total¹¹⁰**.

Le deuxième poste est constitué par les **industries agro-alimentaires**, qui (importations comprises) **représentent de 6 à 18 % du total¹¹¹** (les variations étant fortes selon les estimations et les méthodologies, ADEME versus SDES), dans des proportions quasiment égales au transport.

Les **transports** représentent en effet de **6 à 14 %** du total, dont **83 %** pour le seul mode routier. Au niveau mondial, les transports représenteraient 19 % de l'empreinte alimentaire.

4 étapes importantes 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 consommateur¹¹²**.

Mme Marion Guillou, du HCC, notait en audition que les incertitudes restent importantes sur les estimations par poste, ce qui engendre des fourchettes d'estimation larges.

¹¹⁰ HCC, rapport *Accélérer la transition climatique avec un système alimentaire bas carbone résilient et juste* (2024).

¹¹¹ Audition de Mme Marion Guillou, membre du HCC.

¹¹² Audition de Mme Sarah Martin et de M. Tristan Bourvon, ADEME.

Le troisième poste d'émission est représenté par le **commerce et la restauration avec 12 % du total**¹¹³.

Selon le rapport du HCC, le transport de marchandises alimentaires (dont les importations) pour la consommation française représente un trafic de 201 Gt.km. La majorité (115 GT.km, soit 57 %), s'effectue par voie maritime, mais les émissions de GES par tonne de produit transportée étant plus faible pour ce mode de transport que pour le mode routier, **les aliments produits en France, principalement transportés par la route, représentent 47 % des émissions du transport de produits alimentaires**, bien qu'ils ne représentent que 23 % du trafic. **L'avion, quant à lui, représente 5 % des émissions du transport alimentaire** (pour seulement 0,5 % du trafic, principalement intercontinental)¹¹⁴.

Le transport de fruits et légumes, assuré en forte partie par la route, engendre le plus d'émissions (31 % des émissions

du fret alimentaire), devant celui des aliments pour animaux (19 %), des produits transformés à base de céréales (11 %), des boissons (9 %), du lait et des produits laitiers (8 %)¹¹⁵. Par ailleurs, le facteur d'émission du transport réfrigéré est plus de trois fois supérieur à celui du transport à température ambiante.

Selon l'ADEME, le transport et l'emballage des bouteilles d'eau consommées en France émettent près de 3 Mt CO₂ eq, soit presque 1 % des émissions de GES de la France.

1 360 km /personne/an sont parcourus pour les achats alimentaires et la restauration hors domicile, ce qui induit l'émission de 8,5 MtCO₂ par les ménages. Environ un repas sur sept est pris hors domicile, soit 19 % des 1360 km parcourus¹¹⁶.

Les déplacements pour achats alimentaires représentent 65 % de la totalité des déplacements pour des achats.¹¹⁷

¹¹³ Données CGDD (SDES) 2022, communiquées par le HCC.

¹¹⁴ HCC, rapport *Accélérer la transition climatique avec un système alimentaire bas carbone résilient et juste* (2024), partie « Empreinte carbone du système alimentaire », p. 39.

¹¹⁵ *Idem*.

¹¹⁶ *L'empreinte énergétique et carbone de l'alimentation en France de la production à la consommation*, Carine Barbier, Christian Couturier, Prabodh Pourouchottamin, Jean-Michel Cayla, Marie Silvestre et Ivan Pharabod (janvier 2019), p. 18.

¹¹⁷ Source : *l'empreinte énergétique et carbone de l'alimentation en France*, 2019, p. 18.

B. Importance des activités logistiques en France dans les émissions de gaz à effet de serre

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 a minima 63 MtCO₂eq en 2022, soit 16 % des émissions totales de GES françaises**¹¹⁸.

Ces chiffres globaux incluent dans l'estimation de l'ADEME quatre principales composantes :

- L'impact du transport de marchandises¹¹⁹, qui représente à lui seul 46 MtCO₂eq, **soit 73 % des émissions de GES** de la logistique ;
- Celui des déplacements des consommateurs pour faire des achats, faits en majorité en voiture, représente 9 MtCO₂eq,¹²⁰ soit **14, 3 % des émissions de la logistique** ;
- L'impact du stockage via l'immobilier logistique, en prenant en compte la construction et la phase d'usage, représente 3,5 MtCO₂eq,¹²¹ soit **5,6 % des émissions de GES** de la logistique ;
- L'impact lié à la fabrication des emballages industriels et

commerciaux (dont la majeure partie est directement liée à l'activité logistique) est estimé à 4,5 MteqCO₂, soit **7,2 % des émissions de GES** de la logistique¹²².

L'ADEME précise que ces chiffres, qui concernent l'ensemble de la logistique, et non la seule chaîne logistique alimentaire, n'incluent pas le transport international de marchandises importées ou exportées¹²³.

Toujours selon l'ADEME¹²⁴, **28 % du transport de marchandises en France correspond au transport de denrées agricoles et alimentaires** (dont une partie servira à notre alimentation et une autre partie à des exportations), l'alimentaire étant le premier secteur en termes de flux de transports de marchandises en France¹²⁵. Selon France logistique, cette part est plus importante encore s'agissant du seul transport routier de marchandises sous pavillon français : les produits agricoles et alimentaires représenteraient 33 % des marchandises transportées par les transporteurs routiers du pavillon français, en tonnes km¹²⁶.

118 ADEME, avis d'experts, *La transition écologique de la logistique, état des lieux et recommandations pour atteindre les objectifs de la transition écologique* (avril 2025), p. 9 et 10.

119 En ne prenant en compte que la phase d'usage des véhicules et en considérant 50 % des VUL pour un usage marchandises, cf. rapport Secten, CITEPA 2023.

120 Seule la phase d'usage des véhicules étant prise en compte.

121 Dont environ 1,5MtCO₂eq pour l'utilisation et 2MtCO₂eq pour la construction, calcul interne ADEME.

122 ADEME, avis d'experts, *La transition écologique de la logistique* (avril 2025), op. cit. p. 9 et 10.

123 Idem.

124 Audition de Mme Sarah Martin, cheffe du service Agriculture, forêts et alimentation, ADEME.

125 Mme Sarah Martin, ADEME et ADEME avis d'experts *La transition écologique de la logistique*, p. 6, données 2019.

126 Cf. France logistique : *Propositions 2025, transports de marchandises et logistique au service des performances de la France*, p. 4.

C. Les autres impacts environnementaux de la logistique

Au-delà des émissions de GES générées par la logistique alimentaire, cœur du présent avis, d'autres impacts environnementaux liés aux activités logistiques en général méritent d'être soulignées. Ils englobent de facto la logistique alimentaire.

Pour l'ADEME¹²⁷, la prise en compte des impacts environnementaux de la logistique doit être globale et ne pas se limiter aux seules émissions de CO₂ : épuisement des ressources énergétiques et minérales, atteintes aux écosystèmes et à la biodiversité, eutrophisation aquatique. Par exemple, les particules fines issues de l'abrasion des pneus sont responsables de 28 % des microplastiques retrouvés dans les océans¹²⁸.

La logistique urbaine en particulier contribue à la congestion urbaine (elle représente 20 % du trafic), à la consommation d'espaces (30 % de la voirie) et est source de nuisances sonores.

En 2022, la part des sols artificialisés (sur le stock total) utilisée par les transports (tous transports confondus) est de 30 % ; elle est de 7 % pour les commerces et les services, et de 4 % pour les activités industrielles¹²⁹.

Pourtant, depuis la définition en 2010 de l'objectif Zéro artificialisation nette (ZAN) et sa mise en avant par la loi Climat et résilience de 2021, les acteurs de la logistique s'investissent davantage en faveur de la neutralité carbone et de la sobriété foncière. Cela passe notamment via des engagements de filière, à l'image de la signature en juillet 2021 avec l'État d'une « charte d'engagements réciproques autour de la performance économique et environnementale de l'immobilier logistique »¹³⁰.

Autre impact environnemental, l'épuisement des ressources est dû aux consommations nécessaires à la fabrication des véhicules, dont les batteries, la production de carburant et d'électricité, la construction des infrastructures (routières, entrepôts) et la fabrication des emballages. Sans investissement dans l'économie circulaire (recyclage et réemploi) les besoins nécessaires à la production de batteries ne pourront pas être couverts.

Les impacts des transports sur la santé humaine sont par ailleurs largement documentés.

Toujours selon l'ADEME, en France en 2023, le transport de marchandises

127 Avis d'expert sur la transition de la logistique, op. cit.

128 2022-01-idf-poste-guide-logistique-urbaine.pdf

129 Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement, par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, en conclusion des travaux d'une mission d'information sur l'articulation des politiques publiques ayant un impact sur la lutte contre l'artificialisation des sols (Mmes Sandrine Le Feur et Constance de Péligny), n° 1270 - 17^e législature - Assemblée nationale.

130 Géographie logistique du système alimentaire français : tendances et perspectives d'évolution - Document de travail n°17 | Ministère de l'Agriculture, de l'Agro-alimentaire et de la Souveraineté alimentaire et <https://www.francelogistique.fr/2021/07/28/signature-des-chartes-dengagements-du-e-commerce-et-de-limmobilier-logistique/>.

La neutralité carbone vise un équilibre entre les émissions de carbone et l'absorption du carbone de l'atmosphère par les puits de carbone.

La sobriété foncière repose sur les différentes stratégies d'aménagement durable du territoire qui limitent au maximum la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers (NAF) et qui, d'une manière plus globale, sont attentives à la protection des sols et de leurs fonctions, qu'ils soient ou non situés dans l'enveloppe urbaine (Institut Paris Région).

est responsable de 20 % des émissions totales d'oxydes d'azote (Nox) et de 3 % des émissions de particules fines (PM10 et PM2.5). Toutefois, la situation s'est globalement améliorée ; en 2024, la norme réglementaire journalière fixée pour la protection de la santé n'est pas respectée sur seulement trois territoires : Cayenne, Fort-de-France et Mamoudzou (Mayotte)¹³¹. En milieu urbain, malgré les baisses enregistrées, les proportions des émissions sont plus importantes : 28 % des Nox et 17 % des particules fines.

Or, les particules de l'air ambiant sont classées cancérigènes pour l'homme. Elles peuvent par ailleurs provoquer des maladies

respiratoires et cardiovasculaires. Chaque année en France 40 000 décès prématurés sont liés aux émissions de particules fines. C'est la deuxième cause de mortalité évitable et, selon une étude, l'exposition aux particules fines peut réduire l'espérance de vie de deux ans dans les villes les plus polluées¹³². En 2021, l'ADEME estime le coût social annuel du bruit, dont la première source est le transport, à 155,7 millions d'euros.

Deux leviers majeurs peuvent être mobilisés pour limiter la pollution de l'air : décongestion des centres-villes et décarbonation de la livraison (motorisation, verdissement des flottes). C'est particulièrement vrai pour la logistique du dernier km.

III. Engagements et dispositifs d'accompagnement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre

A. Un cadre général de la décarbonation qui s'impose à toutes les activités et qui recouvre le secteur de la logistique alimentaire

Pour plus d'informations sur les concepts liés aux émissions de GES, se reporter à l'annexe 10.

Les enjeux globaux de décarbonation¹³³ de la chaîne logistique alimentaire s'inscrivent dans les objectifs nationaux, eux-

mêmes déclinant les objectifs européens (paquet législatif « *Fit for 55* ») de baisse des émissions de GES de 55 % en 2030 versus 1990 et de neutralité carbone¹³⁴ en 2050.

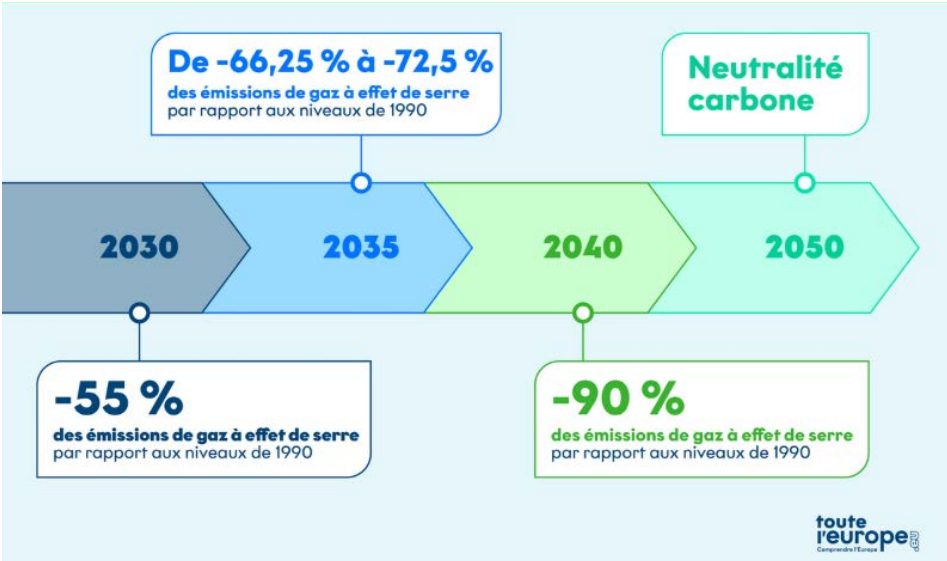
¹³¹ download

¹³² 2022-01-idf-poste-guide-logistique-urbaine.pdf

¹³³ La présentation des principaux concepts et dispositifs liés aux émissions de GES figure en annexe 10.

¹³⁴ La neutralité carbone est entendue comme un équilibre entre les émissions de GES et les absorptions de GES par les écosystèmes gérés par l'être humain (forêts, sols agricoles) et par les procédés technologiques (capture et stockage ou réutilisation du carbone).

LES OBJECTIFS CLIMATIQUES EUROPÉENS 2030-2050



Au niveau national, les objectifs climatiques européens sont traduits dans la stratégie nationale bas-carbone,

dont la troisième version (SNBC3), toujours en consultation, doit être adoptée au printemps 2026.

LE DOCUMENT DÉFINIT SEPT OBJECTIFS STRATÉGIQUES.



Source : ministère de l'Aménagement du territoire et de la transition écologique, décembre 2025

Ces objectifs stratégiques sont assortis d'orientations sectorielles dont certaines croisent, au moins en partie, les enjeux de décarbonation de la chaîne logistique alimentaire¹³⁵ :

- Transports : au moins 50 % de poids lourds électriques dans les ventes de véhicules neufs en 2030 ; doublement de la part modale du fret ferroviaire et augmentation de 50 % de la part modale du fluvial d'ici 2030 par rapport à 2019 ; augmentation de l'import moyen des poids lourds ; maîtrise de la demande de fret et optimisation des flux logistiques ; renforcement des réseaux de distribution et déploiement des bornes de recharge, etc. Il est pertinent de noter que la loi-cadre transports prévoit une trajectoire de recours obligatoire à une part de transport routier de marchandises à émission de carbone nulle pour les donneurs d'ordre¹³⁶ d'ici à 2030.
- Agriculture : réduction du gaspillage alimentaire de 50 % d'ici 2030 par rapport à 2015 ; réduction des déchets alimentaires de 30 % (distribution, restauration et ménages) et de 10 % (industrie agroalimentaire) d'ici 2030, par rapport à la moyenne 2021-2023 ;
- Industrie : relocalisation des filières stratégiques essentielles à la décarbonation ; augmentation de la part d'électricité dans le mix énergétique (45 % en 2030, 55 % en 2050) et la part des énergies renouvelables (+1,6 points par an

entre 2021 et 2030) ; réduction des émissions des gaz fluorés et de protoxyde d'azote, mobilisation de l'économie circulaire ; etc. ;

- Bâtiments tertiaires : réduction de la consommation d'énergie conformément aux objectifs du dispositif éco énergie tertiaire ; entre 2023 et 2030, diminution de 85 % du nombre de chaudières fioul et de 17 % du nombre de chaudières gaz ; respect de la RE2020 ; etc.
- Énergie : sortie des énergies fossiles en 2030 pour le charbon, en 2045 pour le pétrole et en 2050 pour le gaz. En 2050, la consommation d'énergie doit être réduite de 50 % en comparaison à 2012 ;
- Déchets : réduction de 5 % du volume des déchets d'activités économiques en 2030 par rapport à 2010 ; réduction du volume de déchets plastique ; réduction de 40 % du volume de déchets stockés entre 2022 et 2030 et de 70 % entre 2022 et 2050 ; sécurisation de la mise en œuvre du tri à la source des biodéchets ; encouragement des valorisations matière et énergétique.

Au niveau d'une organisation, quel que soit son statut public ou privé ou son secteur d'activité, décliner la SNBC repose sur la quantification des émissions de GES générées par ses activités et la mise en œuvre d'actions concrètes de réduction de ces mêmes émissions. **Le dispositif du bilan des émissions de gaz à**

¹³⁵ Doc final Résumé SNBC.

¹³⁶ Objectifs fixés par la loi-cadre transports.

effet de serre réglementaire (BEGES-R)

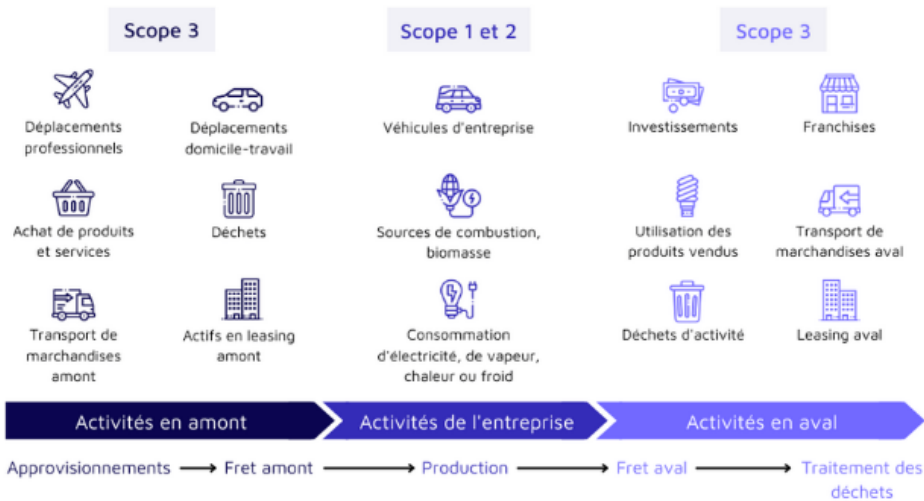
permet de répondre à cet objectif¹³⁷.

Tous les acteurs de la chaîne logistique alimentaire doivent réaliser leur BEGES-R et le plan de transition associé (plan d'actions pour réduire les émissions de GES), qu'ils soient publics (services de l'État, établissements publics de plus de 250 salariés et collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants) ou privés (entreprises de plus de 500 salariés)¹³⁸.

Toutes les émissions de GES, sur tout le périmètre d'activité des structures concernées, doivent être comptabilisées : 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).

Traiter du BEGES dans le cadre de la chaîne logistique alimentaire doit être appréhendé sous un double prisme. D'abord en tant qu'obligation propre à chacun des acteurs de la chaîne, dès lors qu'il est concerné, quel que soit son positionnement au sein de cette dernière. Ensuite en tant qu'approche transversale permettant de réaffirmer l'importance de mesurer et de réduire les émissions de GES de la chaîne logistique. En effet, si **les scopes 1 et 2 ne couvrent en général que 10 % à 20 % du total des émissions, le scope 3, dans lequel s'inscrivent les émissions de la chaîne logistique alimentaire, a un périmètre plus large.**



Source : DREAL Auvergne Rhône-Alpes, 2023¹³⁹

137 Pour une description plus complète du dispositif, se référer à l'annexe 10.

138 Démarches et réglementations - Ressources - Bilans GES

139 En 2023, le bilan BEGES obligatoire se renforce | DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Pour les organisations non soumises à obligation, des démarches vertueuses, simplifiées pour les TPE et PME, peuvent être promues.

Certaines **démarches de labellisation volontaires** permettent d'attester de la contribution effective de projets à la réduction et à la séquestration des émissions de GES conformément aux objectifs de la SNBC. C'est le cas **du label bas-carbone**¹⁴⁰ élaboré en 2019 par les services de l'État (ministère de

la Transition écologique et solidaire et ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation) en collaboration avec de nombreux partenaires (I4CE, ADEME, Institut de l'élevage, CNIEL, CNPF, ONF, ONF, etc.).

Premier cadre de certification climatique volontaire en France, le label incite au changement de comportements en valorisant économiquement les projets pour une économie bas-carbone.

B. Un engagement propre à la filière logistique en France : la stratégie nationale logistique

Coordonnée et pilotée par la direction générale des Infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), la stratégie nationale logistique¹⁴¹ est articulée en deux grands axes :

- « *Faire de la France un territoire leader de la logistique durable en alliant performance et compétitivité au service de sa souveraineté ;*
- *Accélérer la transition écologique de la filière logistique aux performances optimisées et au service des autres filières économiques* ».

Cette stratégie est fondée sur les changements profonds que connaîtra la chaîne logistique en croisant l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050 et la politique de réindustrialisation de la France.

Dans ce cadre, et sur proposition de France Logistique¹⁴², la feuille de route logistique et transports de marchandises 2025-2026 a été publiée par le Gouvernement en novembre 2024¹⁴³. Son ambition est de concilier enjeux économiques et environnementaux pour « *Mettre la logistique au service d'une France compétitive, résiliente, souveraine et en pleine transition écologique* ». Elle réaffirme son inscription dans le cadre des objectifs fixés par la SNBC et engage notamment l'État dans la sécurisation juridique des projets d'implantation et dans la production de nouveaux outils pour faciliter la planification territoriale.

Pour accompagner les acteurs de la logistique dans leur changement de pratiques, 7 programmes Certificats d'économie d'énergie (CEE) ont été

140 *Qu'est-ce que le label bas-carbone ?* | ministère de l'Agriculture, de l'Agro-alimentaire et de la Souveraineté alimentaire

141 *Politique fret et logistique* | Ministères Aménagement du territoire Transition écologique

142 Association regroupant les acteurs de la filière transport de marchandises et du secteur de la logistique : AFILOG (professionnels de l'immobilier logistique et industriel), AUTF (chargeurs), CGF (grossistes), OTRE (TPE, PME et ETI du transport routier), TLF (transport et logistique)

143 2024-11_Feuille_de_route_logistique.pdf

publiés. Pour le fluvial et le ferroviaire, 3 programmes CEE sont mis en place (APPEL d'AIR, REMOVE, et EVE 2).

Une des mesures phare porte sur l'accélération et la simplification des aides à

l'électrification des poids lourds pour 2025 même si l'intérêt porté au développement des trafics fluviaux et ferroviaires est réaffirmé (cf. présentation ci-après des CEE dans la filière transports).

C. Le secteur du transport routier, soumis à des obligations propres mais engagé dans de nombreuses démarches exemplaires

Les Zones à faibles émissions¹⁴⁴

Les Zones à faibles émissions ou zones à faibles émissions mobilité (ZFE ou ZFE-m), initiées par la loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV 2015) voient leurs zones étendues à 11 agglomérations par la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en 2019 puis à l'ensemble des 44 agglomérations françaises de plus de 150 000 habitants au plus tard fin 2024 (loi Climat et résilience) avec l'objectif de réduire de 40 % la pollution de l'air en ville dès 2025.

Le levier réglementaire que représente la ZFE-m contient des mesures incitatives pour le renouvellement des flottes. Pour les professionnels, les aides financières sont nombreuses :

- **Prime à la conversion** : de 5 000 à 9 000 € pour les véhicules utilitaires légers (VUL) ;
- **Bonus écologique** : selon le modèle, jusqu'à 5 000€ pour les VUL (+1 000€ pour les bénéficiaire en outre-mer) et jusqu'à 50 000 € pour les poids lourds (PL) ;

- **Aide au retrofit** : financement de 40 % du prix d'acquisition dans des limites financières selon la masse de référence du véhicule ;
- **Surprime ZFE-m** : concerne les établissements implantés dans une zone ZFE-m ; il s'agit d'un financement par l'État en complément d'une bonification par la collectivité de la prime à la conversion (dans la limite de 1 000€).

En complément, et à l'échelle locale, les agglomérations peuvent octroyer des aides supplémentaires.

Si les ZFE-m ont des impacts positifs sur l'amélioration de la qualité de l'air en agglomération, elles peuvent entraîner une augmentation des coûts logistiques comme ceux générés par l'acquisition de véhicules moins polluants¹⁴⁵. En effet, selon l'ADEME, décarboner la flotte, en particulier les poids lourds, est une première étape importante mais, même si des efforts importants sont enregistrés (+60 % de PL électriques depuis 2024), les investissements nécessaires à l'acquisition de tels véhicules, très lourds, nécessitent un soutien public stable et à la hauteur des enjeux. Autre obstacle

¹⁴⁴ Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) : un déploiement progressif au service de la qualité de l'air - InTerLUD

¹⁴⁵ « Géographie logistique du système alimentaire français : tendances et perspectives d'évolution » - Document de travail n°17 | Ministère de l'Agriculture, de l'Agro-alimentaire et de la Souveraineté alimentaire

à une électrification massive de la flotte de véhicules : la rapidité des progrès technologiques qui rendent caduques les technologies antérieures.

La norme Euro (Euro 0 à VI) introduite par l'Union européenne en 1988 vise à limiter les émissions de polluants (NOx, CO, COVNM et particules fines) des véhicules lourds (PTAC supérieur à 3,5 tonnes). Toutes les motorisations sont concernées mais les véhicules diesel sont ciblés par des restrictions plus importantes notamment pour les émissions de Nox et les particules fines.

A partir de 2014, et en application du règlement (CE) n°595/2009, tous les véhicules lourds neufs sont conformes à la norme Euro VI (classée de A à E) beaucoup plus restrictive en particulier pour les émissions des oxydes d'azote (NOx) et des particules fines.

L'entrée en vigueur de cette norme a impacté tous les acteurs : les transporteurs ont modernisé leurs flottes, les autorités locales ont adapté leur gestion des zones urbaines en particulier par la mise en place des Zones à Faibles Émissions (ZFE) pour les agglomérations concernées. Elle a par ailleurs nécessité des investissements importants pour l'acquisition de véhicules neufs ou l'adaptation des véhicules existants.

La norme EURO VII, prévue en 2030, imposera des limites plus restrictives pour les émissions de carbone mais nécessitera des investissements industriels importants qu'il convient d'anticiper.

Les obligations de quantification des émissions de GES pour les opérateurs de transport

Les opérateurs de transport de marchandises et de personnes opérant sur le territoire national, qu'ils commercialisent ou réalisent directement la prestation de transport, ont obligation conformément à l'article L-1431-3 du code des transports¹⁴⁶, de fournir à leur clients la quantification des émissions de GES générées par les prestations commandées. A défaut, une amende administrative plafonnée à 3 000 € peut être appliquée.

Les prestations de transport dont l'origine ou la destination se situe en dehors du territoire national ne seront concernées qu'une fois les conditions définies au niveau européen.

Pour accompagner la décarbonation de la flotte de véhicules de transport, des dispositifs efficaces sont déployés comme les **Certificats d'Économies d'Énergie (CEE)**.

Mis en place dès 2005, les CEE sont un mécanisme réglementaire dont l'objectif est la maîtrise de la consommation énergétique. Les fournisseurs et distributeurs d'énergies et de carburants (les obligés) ont l'obligation d'encourager leurs clients et partenaires à réaliser des économies d'énergie, ces dernières permettant alors la délivrance de Certificats d'Économies d'Énergie. Les obligés doivent cumuler un certain volume de CEE sur une période triennale, correspondant aux objectifs fixés

¹⁴⁶ Article L1431-3 - Code des transports - Légifrance

en matière d'économie d'énergie. Ils peuvent notamment pour cela participer financièrement à des programmes en faveur de la maîtrise de la demande énergétique (information, formation, innovations, changement d'équipements, mobilité, etc.).

La stratégie globale d'électrification des flottes de véhicules accuse un retard important compte-tenu des objectifs portés par la SNBC (décarbonation complète du secteur du transport à l'exception du transport aérien en 2050 et réduction des émissions de GES de 28 % en 2030 versus 2015). Pour y remédier, au moins en partie, les CEE, bénéficiant jusqu'alors essentiellement au secteur du bâtiment (rénovation énergétique et chauffage), prévoient dans leur 6^{ème} édition 2026-2030, une part de 25 % pour la filière transport (tous transports confondus). De plus, depuis 2025, des fiches CEE sur l'électrification des camions et des véhicules légers professionnels sont publiées.

D'autres programmes financés par les CEE sont promus pour donner de la visibilité et de la stabilité aux acteurs (*ils sont consignés en annexe 11*).

Parmi les programmes phares soutenus par les CEE au profit de la filière logistique, il convient de mentionner **le programme d'engagement volontaire pour l'environnement (programme EVE)**.

Démarche volontaire portée par l'ADEME et soutenue par le MTE, le programme EVE concerne tous les acteurs de la chaîne logistique (chargeurs, commissionnaires de transport, transporteurs routiers, grossistes) qui souhaitent s'engager dans la réduction de leurs émissions de GES : sensibilisation, formation, accompagnement (cadre méthodologique, outils pratiques, etc.).

Selon l'ADEME, le programme EVE a contribué en 2025 à hauteur de 10 % à l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de CO₂ du secteur du transport fixés par la SNBC¹⁴⁷. A date, 1 400 entreprises de transport sont engagées dans le dispositif ce qui, depuis son début, a permis une économie de 4M de tonnes de CO₂.

Le principal atout du programme EVE est de renforcer la collaboration entre tous les acteurs, y compris les territoires, au-delà du simple respect des obligations. Toutefois, les entreprises soulignent leur besoin de disposer d'une stabilité et d'une visibilité sur le long terme des dispositifs déployés par les pouvoirs publics.

Le programme prévoit 2 niveaux d'engagement volontaire :

La charte d'engagement volontaire (charte FRET21 et charte objectif CO₂) pour la mise en œuvre d'un plan d'actions de réduction des émissions de GES assorti d'objectifs / indicateurs de suivi sur 3 ans. La charte est signée par 3 300 entreprises pour une durée de 3 ans avec l'ADEME et les DREAL en région ;

Le label avec obligation de résultat. 2 labels sont développés selon la typologie d'acteurs concernés :

- Le label Objectif CO₂, destiné aux transporteurs et aux entreprises disposant d'une flotte en propre, attestant de l'atteinte d'un niveau d'émissions de GES sur l'ensemble de leur flotte inférieur à la valeur référence représentative du secteur. Plus de 1000 entreprises sont labellisées (transport de marchandises et de voyageurs) ;
- Le label Fret21, destiné aux chargeurs, distinguant les entreprises les plus

147 Rendez-vous EVE 2025 : Expériences croisées, remise des trophées EVE et échanges entre lauréats

performantes dans la maîtrise des émissions de GES. Toute entreprise agissant en qualité de donneur d'ordre ayant des flux passant par la France est éligible à FRET21, quels que soient son secteur, sa taille, ou sa région. Les entreprises engagées bénéficient d'une prise en charge de 25 % à 100 % selon le type d'accompagnement souhaité¹⁴⁸.

A date, 500 entreprises ont signé la charte Fret 21 et 40 sont labellisées.

Cela témoigne, selon l'ADEME, d'une prise de conscience accrue des transporteurs sur la nécessité de décarboner leurs activités.

En ce qui concerne les commissionnaires de transport, le dispositif EVcom, démarche volontaire, cible la réduction de l'impact environnemental de leurs transports (émissions de GES et polluants atmosphériques). 189 entreprises sont engagées pour un objectif de 200.

Les dispositifs spécifiques

Au sein du programme EVE, des dispositifs plus spécifiques soutiennent chaque corps de métiers de la logistique dans sa démarche de développement durable.



Source : portail de la plate-forme EVE

Pour l'ADEME¹⁴⁹, la réussite de la décarbonation de la filière transport/logistique repose sur deux conditions :

- L'engagement de tous les acteurs dans des dispositifs ambitieux, comme le programme EVE notamment, en associant mieux les constructeurs de véhicules pour leur électrification et en engageant plus fortement la puissance publique pour entraîner la filière (régulateur, financeur, donneur d'ordre) ;
- La mobilisation de tous les leviers au-delà de l'électrification et du report modal : améliorer l'efficacité énergétique des modes de transport, améliorer l'utilisation des emballages (et notamment leur circularité), mieux positionner le bon immobilier au bon endroit, mieux positionner les différents lieux de production, les rapprocher des lieux d'entreposage et de distribution, et plus largement repenser les volumes transportés pour tendre vers une économie plus servicielle et plus fonctionnelle.

D'autres leviers peuvent être mobilisés : la recherche de carburants alternatifs autres que l'électricité (hydrogène et biogaz), la poursuite des expérimentations en cours d'autoroute électrique¹⁵⁰.

Il s'agit de chantiers énormes de transformation. Les leviers ne doivent pas être opposés : le progrès technologique permet également la sobriété notamment pour réduire les distances parcourues qui, ces dernières années, ont été, selon l'ADEME, multipliées par 2,5. Il faudra toutefois veiller à l'effet rebond.

Cependant, le programme EVE2 (lancé en 2021) a pris fin en décembre 2025. Seuls les engagements pris antérieurement par les entreprises feront l'objet d'un suivi par l'ADEME sur la période 2026-2028. Les labels Objectif CO₂ et Fret 21 sont désormais confiés à l'AFNOR certification et en l'absence de financement CEE (stoppés avec la fin de EVE2), il revient aux entreprises de prendre en charge le coût de la certification : 2 850 €, jusqu'alors pris en charge à hauteur de 40 % pour les PME et à 100 % TPE ; 3 800 € pour les entreprises dont le chiffre d'affaires est plafonné à 50 M€, jusqu'alors pris en charge à hauteur de 25 %.

Pour ce qui concerne les démarches d'engagement volontaire (chartes FRET21 et objectif CO₂, démarche EVcom), les modalités d'accompagnement par l'ADEME à compter de 2026 sont à l'étude¹⁵¹.

Enfin, d'autres démarches volontaires, portées par les opérateurs privés, sont développées.

Le label transport et logistique responsables¹⁵², développé par la Fédération nationale du transport routier (FNTR) depuis 2022, est le premier label propre au secteur. Il s'adresse aux entreprises de toute taille (de moins de 10 salariées à plus de 250) et valorise les engagements sociaux, environnementaux et de gouvernance des acteurs concernés ce qui permet à ces derniers d'engager une démarche de progrès, de respecter, pour ceux qui y sont soumis, leurs obligations de publication extra financière et de faire savoir à leurs partenaires leurs efforts en la matière. Le référentiel de labellisation

149 Rendez-vous EVE 2025 : Expériences croisées, remise des trophées EVE et échanges entre lauréats

150 La première « autoroute électrique » bientôt testée sur un tronçon de l'A10 | Courant Positif | Rexel France

151 Fin du programme CEE EVE2 - Programme EVE

152 Accueil - Label Transport & Logistique Responsable

comprend parmi ses critères environnementaux celui relatif à l'énergie et aux GES. En 2025, 81 transporteurs et logisticiens sont labellisés sur la base d'une évaluation déclarative.

L'association « Alliance pour la décarbonation de la route »¹⁵³, créée en 2023, développe pour sa part **des solutions collectives** expérimentées depuis un an dans les territoires en vue de leur adoption en cas de réussite. Une centaine

d'acteurs (chargeurs, exploitants routiers, logisticiens, transporteurs, entreprises de BTP qui construisent les routes), en association avec des chercheurs et les collectivités territoriales, imaginent et mènent ces expérimentations en vue de les porter dans un second temps dans le débat public.

A terme, il s'agit de bâtir un plan ambitieux d'investissements publics et privés pour une mobilité routière décarbonée.

D. Les acteurs du stockage et de la distribution, soumis à la double contrainte de la performance énergétique et de la sobriété foncière

Réduction de la consommation d'énergie

L'obligation de réduction de la consommation énergétique des bâtiments tertiaires est inscrite au code de la construction et de l'habitat dès 2018 (article 175 loi Elan¹⁵⁴).

Le décret du 23 juillet 2019¹⁵⁵ vient préciser cette obligation au travers du dispositif « éco-efficacité tertiaire » (DEET), communément appelé « décret tertiaire ». Il s'agit d'engager des actions en faveur de la baisse de la consommation d'énergie finale des bâtiments afin d'atteindre des objectifs de réduction de 40 % en 2030, 50 % en 2040 et 60 % en 2050, par rapport à 2010.

Tous les bâtiments (existants ou neufs) dont la surface d'activité (ou cumul des surfaces) est égale ou supérieure à 1 000 m² sont concernés. Les acteurs ciblés ont une obligation de *reporting* annuel sur une plateforme dédiée (« OPERAT », gérée par l'ADEME) afin de mesurer les efforts réalisés. En cas de non-respect des obligations, et après mise en demeure, une sanction reposant sur le « *Name and shame* » est appliquée, possiblement accompagnée d'une amende pour défaut de mise en œuvre du plan d'actions (jusqu'à 1 500 € pour les personnes physiques et 7 500 € pour les personnes morales).

¹⁵³ Audition de l'Alliance pour la décarbonation de la route et Alliance pour la décarbonation de la route- Accueil

¹⁵⁴ loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique

¹⁵⁵ Décret n° 2019-771 du 23 juillet 2019 relatif aux obligations d'actions de réduction de la consommation d'énergie finale dans des bâtiments à usage tertiaire - Légifrance

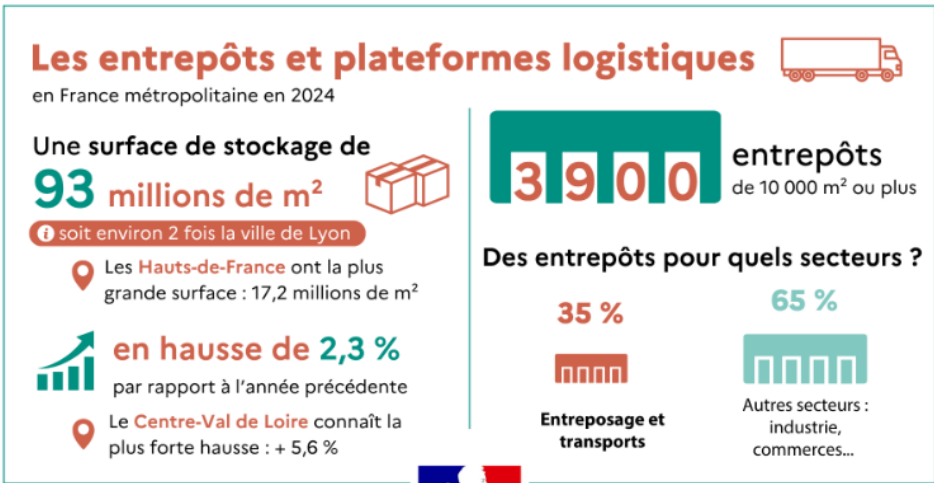
Dans cette optique de réduction de la consommation énergétique, la réalisation du BEGES (réglementaire ou dans une approche volontaire) permet aux acteurs d'identifier, de quantifier et de réduire les émissions de GES liées aux consommations énergétiques et par la même de mieux maîtriser ces dernières¹⁵⁶.

Autre enjeu environnemental lié aux implantations des lieux de stockage et des plateformes logistiques : l'artificialisation des sols.

Selon l'ADEME, les flux d'artificialisation observés sur la dernière décennie sont dus à 4 % à la logistique. Si ce chiffre peut sembler modeste, il représente toutefois des surfaces non négligeables. Pour engager la décarbonation, il convient de s'assurer d'un appui constat, stable sur

le long terme, des politiques publiques concernées et des règles définies afin notamment d'atteindre les objectifs de Zéro artificialisation nette (ZAN) à horizon 2050.

Au 31 décembre 2024, la France métropolitaine comptabilise 93 millions de m² d'entrepôts ou plateformes logistiques (EPL) de 10 000 m² ou plus, soit 3 900 entrepôts, en hausse de 2,3 % par rapport à l'année précédente¹⁵⁷. Ils sont majoritairement localisés dans la moitié nord de la France et sur l'axe Lyon-Marseille. La hausse est principalement due à la construction en 2024 de très grands entrepôts, 28 % d'entre eux ont une superficie de 40 000 m² ou plus, représentant 57 % de la surface des EPL de 10 000 m² ou plus nouvellement construits.



Source : SDES, 2025

Certains entrepôts de très grande taille

¹⁵⁶ RI1990

¹⁵⁷ La surface des entrepôts et plateformes logistiques de 10 000 m² ou plus en hausse de 2,3 % en 2024 | Données et études statistiques.

(entre 30 000 et 40 000 m²) appartiennent à la grande distribution et concernent au moins en partie les produits de la chaîne logistique alimentaire ; le plus grand d'entre eux, de 177 000 m², se situe en Seine-et-Marne.

La filière logistique, consciente de la rareté des terrains disponibles et notamment de ceux bénéficiant de bons emplacements, s'engage depuis de nombreuses années en faveur de la sobriété foncière. En particulier, les professionnels cherchent à développer de nouvelles formes d'entrepôts, plus denses (verticalisation des entrepôts) et plus sobres (mutualisation des espaces). En 2025, 50 % des nouveaux entrepôts sont ainsi bâtis sur des friches¹⁵⁸. Pour certains acteurs du secteur, l'application des objectifs ZAN posent cependant de nombreuses difficultés : complexité dans la mise en œuvre, ce qui constitue un facteur d'incertitude pour les acteurs (critères d'arbitrage entre les différents usages, appréhension partielle des objectifs d'aménagement du territoire faute d'association) ; risque d'implantations éloignées des autres acteurs de la filière entraînant une hausse des flux de transport et des émissions de GES générées ;

défaut d'harmonisation des règles au niveau européen entraînant un risque de délocalisation des activités d'entreposage (le niveau de contrainte en France porté par le ZAN est beaucoup plus élevé que dans les autres pays européens)¹⁵⁹.

Enfin, des initiatives privées sont également conduites à l'image de la récente LCB Initiative (*Low Carbon Building*) qui cible spécifiquement les bâtiments logistiques. Il s'agit de créer la première étiquette paneuropéenne bas carbone mesurant l'empreinte carbone de l'immobilier et visant la neutralité carbone du secteur de la logistique. Soutenue par de grands acteurs immobiliers européens, la démarche vise à mesurer l'empreinte carbone du cycle de vie des bâtiments logistiques, un secteur représentant 35 % des investissements en 2024 (échelle européenne) et ne bénéficiant jusqu'à présent d'aucun schéma spécifique de certification carbone. Les premiers tests sont conduits entre mars 2025 et mi-2026 pour un lancement officiel prévu au troisième trimestre 2026.

158 ZAN-et-logistique.pdf

159 RI1990

E. Les dispositifs propres à la logistique urbaine

La logistique urbaine est définie par le CEREMA comme « *l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville* ».

La logistique urbaine génère 30 % des GES, 40 % des émissions de particules fines et 50 % de la consommation de gazole en ville. Son impact carbone provient à 15 % de la livraison de colis, à 35 % de la gestion des déchets et à 45 % de la gestion des palettes¹⁶⁰.

Rapportés à la chaîne logistique dans son ensemble, près de 20 % des coûts se situent en ville. Les flux B to B (entre professionnels) sont majoritaires (80 % des flux logistiques en ville). La livraison urbaine génère 20 Mds€/an mais la logistique urbaine intègre également 10 à 20 Mds€ de stockage et préparations complémentaires pour un total de 2 à 3 % du PIB (source Insee).

Secteur dynamique, la logistique urbaine génère 150 000 emplois directs dans le transport (en incluant le transport en compte propre) soit 9 % du total des emplois logistiques. (Pour une présentation plus détaillée de la logistique urbaine, se référer à l'annexe 12).

Les démarches d'optimisation

Contrairement à la mobilité des personnes, il n'existe pas d'autorité organisatrice de transport public des marchandises. Selon un rapport d'Intercommunalités de France et du Groupe La Poste de 2022¹⁶¹, la prise en compte du transport de marchandises en ville à l'échelle des stratégies urbaines reste encore trop embryonnaire. Toutefois, des programmes volontaires, portés par l'État, visent une optimisation de la logistique urbaine :

- Soit à l'échelle de la ville (programme InterLUD+, qui repose sur le dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie) : chartes locales¹⁶² qui constituent la déclinaison dans les territoires du cadre national pour des chartes sur la logistique durable en ville. Doté d'un budget de 23,5M€, le programme accompagne 61 territoires urbains (janvier 2023-décembre 2026) autour de trois enjeux : environnemental, social et économique¹⁶³ ;
- Soit en visant spécifiquement la logistique du dernier km (eXtrême Défi Logistique – XDL - de l'ADEME) par le déploiement de solutions innovantes organisationnelles, technologiques voire réglementaires selon une approche « gagnant-gagnant » entre les collectivités, les professionnels et les citoyens. Il s'agit de répondre aux

¹⁶⁰ Intercommunalités de France – Groupe La Poste, Logistique urbaine la capacité à agir des collectivités (2022) 2022-01-idf-poste-guide-logistique-urbaine.pdf ;

¹⁶¹ Intercommunalités de France – Groupe La Poste, Logistique urbaine la capacité à agir des collectivités (2022) 2022-01-idf-poste-guide-logistique-urbaine.pdf ;

¹⁶² Exemple de charte : 157d809cb14a741ab12b79aef8c31ae6221c81e4dd07ca130aa38d7abe89284f.pdf

¹⁶³ Réduire les impacts sur l'environnement Créer de l'emploi et des conditions de travail de qualité Renforcer l'attractivité et la compétitivité du territoire Apaiser les centres-villes Améliorer le cadre de vie et la santé publique Améliorer l'efficacité du transport des marchandises - InTerLUD

enjeux particuliers du dernier km¹⁶⁴ qui représente entre 20 % et 50 % du coût total d'acheminement ; 25 % des émissions de GES et 33 % des émissions des polluants liés au transport en ville ; 20 % du trafic en ville et 30 % de l'occupation de la voirie. Un passage à l'échelle des projets en cours (14 collectivités) est prévu en 2026-2027.

(Ces deux démarches sont consignées en annexe 13).

Focus sur la mutualisation des circuits courts alimentaires de proximité

Un Circuit Court Alimentaire de Proximité (CCAP) est une chaîne d'approvisionnement de produits alimentaires dans un périmètre local limité et comprenant au maximum un intermédiaire entre le producteur et le consommateur.

Les schémas de mutualisation des CCAP reposent sur le regroupement des ressources et des moyens des producteurs (groupage des produits, stockage, préparation de commandes, distribution) afin de réduire le nombre de flux jusqu'au consommateur, en général en milieu urbain. Une des vertus de cette mutualisation est de permettre à davantage de producteurs de vendre *via* les ventes en ligne et les retraits en points de collecte (très peu de ventes en magasin).

En matière d'optimisation des flux, les enjeux sont nombreux : les flux amont sont très peu mutualisés (très peu de co-transport et de tournées de collectes), les flux aval sont majoritairement sous-traités (ajoutant un intermédiaire supplémentaire) et la logistique inversée (ensemble des opérations liées au flux retour vers le producteur pour valorisation / lutte contre le gaspillage, reprise des emballages, etc.) n'est que très peu pratiquée de même que le recours aux motorisations alternatives ou à la cyclo-logistique.

L'ADEME préconise de développer les points de relais chez un agriculteur qui grouperait les livraisons et prendrait en charge leur transport jusqu'à une plateforme de mutualisation. De son côté, la logistique urbaine, notamment dans le cadre des projets eXtrême Défi Logistique, a un rôle important à jouer dans l'appui à la mutualisation des CCAP : création et développement de plateformes (physiques et numériques) de mise en relation entre producteurs et consommateurs ; dispositifs de soutien aux autres acteurs de la chaîne logistique alimentaire (commerçants, artisans, transporteurs, opérateurs logisticiens)¹⁶⁵.

¹⁶⁴ source : site de l'Extrême défi logistique de l'ADEME

¹⁶⁵ 2022-01-idf-poste-guide-logistique-urbaine.pdf

F. Une nouvelle filière de responsabilité élargie du producteur qui porte les enjeux de décarbonation du secteur des emballages / conditionnements professionnels

Les emballages et conditionnements sont source d'émission de GES au stade de leur production, de leur utilisation (par la demande de production générée) et de leur gestion en fin de vie. Ils constituent dès lors un des postes d'émission dans la chaîne logistique alimentaire.

Réduire le poids carbone des emballages et des conditionnements c'est réduire le volume consommé, améliorer la qualité intrinsèque des matériaux utilisés (éco-conception) et rendre plus performante leur valorisation en fin de vie¹⁶⁶.

Un décret de novembre 2025¹⁶⁷ institue la filière de Responsabilité élargie du producteur (REP¹⁶⁸) pour les emballages professionnels (EPRO). Entré en vigueur au 1^{er} janvier 2026, il précise les obligations pour les producteurs d'emballages de produits commercialisés ou utilisés par les professionnels, notamment leur contribution à la filière de gestion des déchets issus des emballages professionnels soit en adhérant aux éco-organismes en charge de cette typologie de déchets, et en leur versant une contribution financière, soit en organisant eux-mêmes la collecte, le réemploi et le recyclage.

Les emballages professionnels objet de cette REP sont les emballages industriels et commerciaux, y compris les emballages de la restauration. Les emballages de la logistique alimentaire sont concernés.

Tous les types d'emballages sont couverts par cette REP : emballages de vente (produit à destination du consommateur final), emballages de regroupement (groupe de plusieurs produits destinés au consommateur final), emballages de transport (manutention, transport et protection des produits durant leur acheminement), emballages de service (remplis directement en vue de la distribution des produits comme les cagettes), emballages de production primaire (pour les produits non transformés comme les sacs, les fûts, etc.).

Cette REP s'inscrit dans la droite ligne de la loi AGECE¹⁶⁹ et de ses décrets d'application qui fixent nombre d'objectifs ambitieux en matière de prévention de la production de déchets et de réduction de ces derniers, notamment plastiques : 100 % de réduction d'emballages plastiques inutiles, 10 % de réemploi en 2027, 100 % de recyclage de plastiques

166 Entretien des rapporteurs avec M. François Fulconis, professeur des Universités en sciences de gestion et management, Université d'Avignon, directeur adjoint du JPEG.

167 Décret n° 2025-1081 du 17 novembre 2025 relatif aux emballages ainsi qu'aux déchets d'emballages et instituant la filière de responsabilité élargie des producteurs d'emballages consommés ou utilisés par les professionnels - Légifrance

168 La REP, reconnue par la directive-cadre européenne sur les déchets, repose sur le principe du pollueur payeur. Les producteurs de produits, c'est-à-dire les personnes qui mettent sur le marché ces produits (fabricants, distributeurs ou importateurs), sont responsables de la gestion des déchets issus de la fin de vie de ces mêmes produits. Le producteur intègre dans le coût du produit le coût nécessaire à la prévention et à la gestion des déchets qui en sont issus. Ils versent alors une écocontribution à un éco organisme en charge de la gestion des déchets issus des produits ou développe un système individuel à cette fin.

169 LOI n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (1) - Légifrance.

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 : 10 millions de tonnes d'emballages professionnels sont réemployables.

Or, seuls 26 % du plastique des emballages sont actuellement recyclés alors que l'objectif fixé au niveau européen est d'atteindre 55 % en 2030¹⁷⁰. Il s'agit, pour la logistique alimentaire, d'un défi de taille.

IV. Des dynamiques et des avancées contraintes par des freins et obstacles

A. Dynamiques et premières avancées

Motorisation : développement des motorisations décarbonées des flottes du transport routier et fluvial

En 2021, le ministère des Transports avait organisé une large concertation réunissant transporteurs, constructeurs de véhicules et entreprises d'énergie afin d'aider à la définition de la politique nationale de transition énergétique. La cible à l'époque était de parvenir à des objectifs communs et de les formaliser dans une convention. Il s'agissait notamment de :

- Répondre aux attentes des transporteurs eux-mêmes, par exemple sur les possibilités de choix technologique en termes de motorisation ;
- Créer par l'itération des dynamiques visibles traduisant une volonté commune, par exemple sur les orientations stratégiques à suivre afin que le secteur puisse assurer sa transition énergétique ;

→ Travailler sur des scénarios concrets de décarbonation du secteur routier de marchandises, en se basant sur la réalité des usagers des entreprises de transport : courte, moyenne et longue distance jusqu'au dernier kilomètre.

À cette occasion, les organisations professionnelles représentatives du secteur des transports routiers de marchandises avaient remis leur feuille de route. Celles-ci présentaient donc les quatre grandes solutions alternatives au Diesel pour les camions :

- Le moteur électrique à batterie ;
- Le GNV/BioGNV ;
- L'hydrogène ;
- Les carburants liquides bas carbone.

Début 2025, le cabinet de conseil en décarbonation Carbone 4 expliquait¹⁷¹ qu'au-delà du transport de passagers urbain et interurbain, déjà concerné par l'électrification, le transport routier longue distance de marchandises allait lui aussi devoir décarboner son modèle, dans un contexte où l'Union européenne souhaitait toujours atteindre la neutralité carbone en 2050.

L'électrification

L'option la plus visible de motorisation décarbonée pour le transport routier reste l'électrification. D'autres énergies alternatives existent, l'hydrogène et les biocarburants par exemple. Comme pour le transport de passagers, chaque énergie peut présenter diverses options intéressantes pour les filières concernées, à condition que les ressources soient disponibles sur le très long terme. C'est notamment à ce titre que l'électrification est intéressante. Ainsi, selon 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 ».

Sur ce dernier point, les services du SGPE reçus en audition¹⁷² dans le cadre des travaux relatifs au présent avis ont indiqué être très confiants quant à la couverture du pays en infrastructures de recharges. Selon ces services, « (...)

l'électrification des poids lourds est le levier dont la viabilité a significativement gagné en amplitude au cours des deux dernières années. L'année 2026 doit voir un soutien renforcé pour son plein déploiement ».

Le Gaz Naturel pour Véhicules

(GNV) constitue un type de carburant, majoritairement composé de méthane : il s'agit donc du même gaz que celui qui circule dans le réseau national classique.

À titre d'exemple, pour les collectivités territoriales, l'exploitation de bus roulant au GNV est déjà très développée. Johan Ransquin, Directeur adjoint Villes & Territoires durables à l'ADEME, le confirme¹⁷³ en ces termes : « Aujourd'hui, de nombreuses collectivités telles que Toulouse, Poitiers, Le Mans ou Bordeaux qui avaient fait le choix du GNV pour leurs flottes de bus se réengagent. En Île-de-France, la RATP a décidé d'accroître sa part de véhicules au BioGNV pour atteindre 20 % en 2025 ».

C'est également le cas pour la flotte de bennes à ordures, avec une augmentation de plus de 14 % de bennes à ordures roulant au GNV en 2023¹⁷⁴.

Ce gaz existe donc en version entièrement renouvelable - il s'agit du bioGNV. Ce gaz est compatible avec les segments de véhicules et les infrastructures similaires.

En termes de bilan carbone, ce gaz peut culminer jusqu'à 90 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre, si on le compare aux carburants fossiles¹⁷⁵.

171 Nicolas Meunier & Louis Delage, *Quelles technologies pour les poids lourds longue distance de demain ?* janvier 2025.

172 Audition au CESE du 17 décembre 2025

173 BUS AU GAZ NATUREL VÉHICULE (GNV) — Guide des bonnes pratiques d'aménagement des locaux et d'exploitation, ADEME (Agence de la transition écologique) & GRDF.

174 Source : GRDF et l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI).

175 Le terme de « combustible fossile » est un terme générique désignant toutes les ressources énergétiques naturelles non renouvelables, telles que le charbon, le gaz naturel et le pétrole, formées à partir de plantes et d'animaux (biomasse) vivant dans le passé géologique. Source : Commission européenne.

Une distinction doit toutefois être faite entre le GNV issu du réseau de gaz naturel français et le bioGNV en raccordement direct.

Selon l'ADEME, le « GNV issu du réseau de gaz naturel français, principal vecteur de consommation de bioGNV en France, est très majoritairement composé de gaz d'origine fossile (environ 3 % de bioGNV injecté dans les réseaux en 2024) et ne constitue donc pas un levier significatif de décarbonation des flottes. A moyen terme (horizon 2030), le taux d'incorporation de bioGNV dans le réseau restera modeste et ne permettra qu'une très légère baisse des émissions des véhicules GNV utilisant le réseau de gaz naturel (...).

La consommation de bioGNV en raccordement direct est le seul modèle qui permet une consommation physique de bioGNV exclusif. Toutefois, le déploiement de stations 100 % bioGNV en raccordement direct à un méthaniseur est aujourd'hui embryonnaire (imposant une proximité géographique entre transporteurs et producteurs). Le gisement total disponible de bioGNV et l'arbitrage des différentes voies de valorisation possibles (engins agricoles, chaleur renouvelable, mobilité, industrie) en font un vecteur dont le déploiement pour le transport de marchandises restera très limité mais qui peut constituer un levier de transition complémentaire, notamment dans des territoires producteurs pertinents, dans une logique d'écosystème locaux »¹⁷⁶.

Un développement rapide de la filière peut être constaté. Selon France Biogaz Mobilités, « (...) fin novembre 2023, environ 37 000 véhicules roulaient au BioGNV-GNV en France. C'est sur le marché des poids-lourds que la dynamique est la plus forte. Les ventes de poids-lourds [roulant] au gaz [et] dédiés au transport de marchandise décollent, tirées par la construction de nouvelles stations publiques ».

En 2025, les estimations pour la France sont les suivantes : 15 000 camions roulant au GNV pour un parc total de 44 000 véhicules, le bioGNV constituant près de 40 % de la distribution de GNV au global. L'Alliance pour la décarbonation de la route¹⁷⁷ a confirmé cette forte croissance, tout en signalant qu'elle était « (...) freinée par des coûts initiaux élevés, des ressources limitées, une infrastructure insuffisante et un manque de soutien réglementaire européen ».

L'hydrogène

L'Alliance pour la décarbonation de la route a confirmé le potentiel de l'hydrogène pour la longue distance, tout en soulignant que l'écosystème était « immature » et que les coûts des véhicules ainsi que des carburants restaient « très élevés ». Ainsi, l'Alliance pour la décarbonation de la route considère l'efficacité énergétique de la chaîne de production de l'hydrogène comme « faible ».

¹⁷⁶ ADEME, Avis d'experts « La transition écologique de la logistique » (avril 2025), op. cit. p. 25.

¹⁷⁷ Audition de M. Alphonse Coulot, délégué général de l'Alliance pour la décarbonation de la route.

Le B100

Biocarburant 100 % végétal, le B100 est par exemple issu du colza ou du tournesol. Il peut dans certains cas être issu d'huiles alimentaires usagées. Ce carburant est réservé à un usage professionnel.

Des motorisations du transport fluvial

Le transport fluvial peut se rapprocher du transport routier longue distance si l'on se place du point de vue des motorisations décarbonées.

Les bateaux disposant d'une propulsion 100 % électrique existent déjà.

L'électrification d'un bateau destiné au transport fluvial de marchandises n'est pas remise en cause par la technologie. La fiabilité du moteur électrique, celle des batteries et des infrastructures de recharge est autant valable pour un camion que pour un bateau. D'autres secteurs tels que le tourisme l'avaient d'ailleurs testé avant le transport de marchandises.

Néanmoins, puisqu'il s'agit de navigation, le poids des batteries doit être soigneusement étudié afin de maintenir la stabilité de l'ensemble sur l'eau.

Le BioGNV/BioGNC constitue aussi une possibilité de développement de motorisation décarbonée en ce qui concerne le transport fluvial. Des motorisations hybrides sont également envisageables, avec l'avantage de permettre une autonomie élevée, élément indispensable de l'activité de fret fluvial.

Le moteur à hydrogène constitue un mode de décarbonation intéressant, mais cela reste émergent dans le domaine du transport fluvial, tout comme la propulsion à voile.

L'Alliance pour la décarbonation de la route a donc indiqué lors de son audition que « *le passage à des motorisations et carburants alternatifs ne suffira pas à lui seul pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Il permettra de réduire les émissions des poids de 44 % d'ici 2040, alors que l'objectif est une réduction de 71 %. D'autres leviers doivent être activés, tels que l'optimisation des flux de transport, le report modal vers le rail et le fluvial, et l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules (...)* ».

François Combes, directeur du département Aménagement, Mobilité et Environnement à l'université Gustave-Eiffel, cité par *les Echos*, a confirmé que « (...) **la décarbonation du transport routier de marchandises (TRM) ne viendra pas uniquement des motorisations alternatives, mais en coordonnant efficacité énergétique et optimisations organisationnelles**¹⁷⁸ ». Le CESE partage cette analyse.

La première de ces optimisations en termes d'organisation de la logistique, c'est le pilotage des flux de livraison, notamment *via* les outils d'aide à la gestion optimisée des flux de livraison.

Ces outils sont censés permettre une meilleure coordination et assurer un pilotage des opérations de logistique afin d'améliorer l'ensemble de la chaîne.

En ce qui concerne par exemple le choix des transporteurs, le coût et l'organisation des tournées, il existe des outils de planification, avec une vision en temps réel. Souvent nommés « TMS » pour Transport Management System, ces systèmes de gestion des transports sont utilisés notamment par la grande distribution afin de centraliser et d'optimiser leurs opérations logistiques.

¹⁷⁸ Erick Haehnsen, *Logistique : vers la convergence du numérique et de la décarbonation*, Les Echos, 18 novembre 2025

Les systèmes de gestion d'entrepôts – ou WMS pour Warehouse Management Systems – doivent permettre de fluidifier les opérations liées aux entrepôts, et notamment la préparation des commandes. Ces logiciels de logistique permettent une anticipation des marchandises à expédier en volume, ce qui permet ensuite d'ajuster les capacités de la chaîne logistique.

Des progrès résultant des obligations d'établir un bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES) et des plans de transition associés

Le décret signé en 2022 par la ministre de la Transition énergétique de l'époque devait progressivement élargir le périmètre du BEGES¹⁷⁹. Pour cela, l'inclusion des émissions indirectes significatives (scope 3) à partir de 2023 allait devenir obligatoire.

Pour les entreprises, c'était une manière de disposer d'une vision complète de leur empreinte carbone et de détecter les gisements jusqu'alors inconnus de réduction des émissions. Les leviers de décarbonation devenaient alors plus visibles.

C'est pour cela que le bilan ne se suffit pas à lui-même et doit être accompagné d'un plan de transition détaillé¹⁸⁰. Obligatoire, il contient les objectifs et actions de décarbonation prévues, ainsi qu'un suivi des résultats. Il constitue un progrès dans le

sens où il a permis de structurer davantage les stratégies climat, et de professionnaliser l'activité concernant celles-ci. La trajectoire bas carbone étant systématisée, elle permet également des comparaisons et des analyses.

Enfin, comme ils doivent être rendus publics, les BEGES favorisent la transparence sur les données carbone.

Des progrès en termes de décarbonation qui rencontrent des objectifs économiques (économie d'énergie)

L'effort de décarbonation des opérateurs logistiques permet à terme des économies d'énergie non négligeables. Par exemple, la mise en place de meubles frigorifiques fermés dans la grande distribution permet de réduire jusqu'à 30 % des émissions directes d'un magasin¹⁸¹. Cela diminue fortement la consommation électrique de celui-ci.

En parallèle, la grande distribution utilise la récupération de chaleur afin de réduire ses coûts et ses émissions. Une logistique plus efficiente est également encouragée par l'intégration obligatoire du scope 3 dans le BEGES. Comme une plus grande planification doit être effectuée, cela encourage les opérateurs à davantage mutualiser afin de réduire les kilomètres parcourus. Là aussi, les économies de carburant correspondent à une baisse simultanée des émissions.

179 <https://www.ecologie.gouv.fr/presse/decret-bilan-emissions-gaz-effet-serre-beges>

180 <https://outil2amenagement.cerema.fr/outils/bilan-des-emissions-gaz-effet-serre-beges-bilan-carbone-et-plan-transition>

181 Orientation-metiers.fr, Optimisation des flux logistiques : guide complet 2025, 11 novembre 2025

En 2022, le groupe Auchan publiait un communiqué¹⁸² expliquant être engagé depuis plusieurs années dans un programme de sobriété énergétique : équipement de l'ensemble de son parc en éclairage LED et fermeture de l'ensemble

des meubles froids, aboutissant à la réduction de 50 % de la consommation d'énergie pour le froid alimentaire. Auchan estimait alors avoir réduit de 25 % sa consommation d'énergie entre 2015 et 2022.

UNE ILLUSTRATION D'UNE DÉMARCHE POSITIVE : FOCUS SUR LES DÉMARCHES D'OPTIMISATION DES TOURNÉES DE LIVRAISON PAR LA ROUTE

Les acteurs du transport routier de marchandises ont engagé depuis de nombreuses années des démarches vertueuses d'optimisation de leurs tournées de livraison, essentiellement pour des gains économiques et pour améliorer la satisfaction de leurs clients.

D'un point de vue organisationnel, cette optimisation consiste à regrouper les ordres de transports pour définir des itinéraires et des tournées les plus économes en distance parcourue, en temps de transport, en consommation d'énergie et en utilisation de la flotte. L'objectif final est la maîtrise des flux de marchandises, en gérant les flux d'expéditions sur plusieurs destinations, avec un ou plusieurs contrats transporteurs.

C'est un gain économique indéniable pour l'entreprise mais aussi une amélioration de ses performances environnementales par la réduction des émissions de GES permise (limitation des distances parcourues et évitement des horaires / zones de congestion routière). En outre, planifier les livraisons apporte confort et sérénité aux chauffeurs livreurs qui dans l'exécution de la prestation se conforment à l'itinéraire décidé.

Ces schémas de planification et d'organisation des livraisons prennent en compte les contraintes et opportunités des territoires (ZFE-m, plan de protection de l'atmosphère, etc.) et des donneurs d'ordre, clients des prestations de livraison, dans la recherche de possibilités d'aménagement des délais de livraison / horaires de livraison pour permettre une massification maximale des flux. L'ensemble des points de passages (livraisons et/ou collectes) sont considérés, qu'il s'agisse d'entrepôts et de plateformes logistiques ou encore des clients finaux.

¹⁸² https://www.auchan-retail.com/ressources/pdf/2022_09-CP-Sobriete-energetique-4.pdf/

Aménager des délais de livraison plus souples laisse le temps au transporteur de s'organiser. A défaut, le risque est fort de recourir à des véhicules peu chargés faute de mutualisation de plusieurs commandes, d'augmenter la fréquence de livraison (et par là même les cadences de travail pour les chauffeurs) et d'obérer tout recours à des modes alternatifs au mode routier.

Il s'agit par ailleurs de limiter au maximum le retour à vide (logistique retour) en intégrant dans le plan de transport un parcours retour permettant la livraison de nouveaux clients (chargement et / ou déchargement de marchandises) ou le ramassage de déchets pour retour au fournisseur (en particulier les déchets d'emballage et les palettes de livraison qui restent sous la responsabilité du metteur sur le marché c'est-à-dire du fournisseur du client livré).

D'un point de vue technique, l'optimisation des tournées de livraison repose sur :

- Le recours à un outil numérique de gestion des transports (« TMS » Transport Management System) pour la construction des plans de transport les plus opportuns et le suivi de leur bonne exécution (via le géocodage pour le suivi en temps réel et une planification dynamique adaptée aux contraintes rencontrées durant le parcours de livraison – retards, pannes, congestion du trafic, etc.) : de nombreux algorithmes, applications et solutions d'optimisation de tournées prennent en compte l'ensemble des commandes et moyens disponibles (véhicules, capacités, etc.) pour construire un planning de livraison. Ces solutions informatiques permettent de calculer automatiquement les distances et temps de conduite agrégés (en tenant compte de toutes les livraisons planifiées) en intégrant les contraintes des clients et les contraintes réglementaires liées à la circulation et au stationnement. Elles permettent également d'optimiser le taux de remplissage des camions ;
- Le recours maximisé à des véhicules à faible émission ;
- Le recours à des véhicules (quelle que soit leur source d'énergie) dont la technologie permet d'en améliorer performance énergétique (consommation d'énergie optimisée) : adéquation entre la puissance et l'utilisation du véhicule, boîte de vitesse robotisée, régulateur de vitesse intelligent, bridage de la vitesse, système de coupure automatique du moteur au ralenti, gonflage automatique des pneus, second essieu relevable pour les retours à vide, etc. ;
- Le recours à la télématique embarquée qui permet de suivre les consommations de carburant des véhicules ;
- La mobilisation de chauffeurs formés régulièrement à l'écoconduite (pratique permettant économie de carburant, limitation des émissions de GES et de polluants atmosphériques, baisse de la sinistralité).

De nombreuses contraintes restreignent toutefois les capacités des transporteurs à optimiser davantage les tournées de livraison :

- Complexité croissante des besoins de livraison (modifications fréquentes de commandes, ajustements constants) ;
- Développement du modèle en flux tendus ou « juste à temps » – fabrication du juste nécessaire à la demande et le plus tard possible pour réduire les stocks et les coûts associé. Cela génère un morcellement des commandes et des envois moins volumineux mais plus fréquents, un recours accru à véhicules de transport plus petits, générant des émissions de GES par tonne-km parcourue plus élevées ;
- Rigidité des dates et créneaux horaires de livraison ;
- Contraintes techniques liées à des exigences particulières (exemple : transport en température dirigée) ;
- Compétences des chauffeurs (écoconduite, combinaison des ramassages et livraison, etc.), multi-dépôts, etc.

B. Des freins et obstacles importants :

Une instabilité qui joue en défaveur de la décarbonation

Divers facteurs d'origine et d'ordre différents concourent, dans la période récente, à une instabilité qui crée un contexte peu propice à une visibilité de long terme permettant l'engagement d'un certain nombre d'actions de décarbonation.

Sur le plan géopolitique, depuis plus de deux ans, des perturbations majeures impactent les principales voies maritimes mondiales. Les risques sécuritaires, les conflits d'envergure régionale et la tension diplomatique existant en nombre de points du globe rendent les opérations d'import et d'export plus difficiles.

Selon la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED)¹⁸³, une forte pression est exercée sur des points stratégiques tels que le canal de Panama, la mer Rouge, le canal de Suez et la mer Noire. Cela constitue donc une menace pour la livraison des marchandises : les chaînes logistiques mondiales sont fragilisées et les coûts de transport augmentent.

Ces tensions géopolitiques contribuent, avec d'autres facteurs économiques et climatiques, à la volatilité des prix de l'énergie. Selon l'Agence internationale de l'énergie¹⁸⁴, l'accroissement des risques de perturbations soudaines est lié à la fragmentation des marchés, d'une part, et à l'escalade des tensions économiques et politiques, d'autre part. La durée des

183 Transport maritime : importantes perturbations dues aux conflits géopolitiques et au changement climatique (CNUCED), 23 octobre 2024

184 <https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2024/executive-summary?language=fr>

crises et la dureté des conflits, notamment en Ukraine, font que la dépendance énergétique devient une vulnérabilité structurelle.

Par ailleurs, sur le plan interne, les normes et les aides liées aux biocarburants¹⁸⁵ n'ont pas de connu de stabilité dans la période récente, avec plusieurs changements de législation fiscale. Les opérateurs économiques, les industriels – notamment du transport – et les agriculteurs ont régulièrement dénoncé ce qu'ils qualifiaient de manque de clarté. Les débats au Parlement sur les avantages fiscaux accordés au B100 et à l'E85 ont confirmé cette instabilité. Les différentes filières¹⁸⁶ qui utilisent les biocarburants, notamment grâce à leur fiscalité attractive, ont expliqué que la remise en cause de celle-ci pouvait menacer leurs modèles industriels et à terme fragiliser la stratégie nationale de décarbonation ainsi que la trajectoire en ce domaine.

De nombreux obstacles techniques, économiques et réglementaires

En premier lieu, la maturité insuffisante des motorisations alternatives rendra difficile leur large diffusion. Le ministère de l'économie et des finances¹⁸⁷ a étudié plusieurs technologies de motorisation, telles que l'électrique

à batterie, le GNV, le B100 ou encore l'hydrogène. Il s'avère, selon le ministère, que la performance environnementale de la propulsion électrique est élevée, mais que son offre manque de maturité et que les coûts d'acquisition, d'autonomie et de déploiement opérationnel sont encore élevés. Les motorisations électriques ne représentent ainsi à ce stade qu'une part infime des immatriculations poids lourds.

En termes de contraintes structurelles, la question de la disponibilité des énergies alternatives se pose également. Le GNV et le B100 réalisent une progression, néanmoins ces deux carburants restent dépendants de filières d'approvisionnement qui présentent des limites. 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, comme cela a été souligné en audition, l'hydrogène pour le transport routier n'est pas déployable à ce stade de la technologie.

En ce qui concerne le retrofit¹⁸⁸, des obstacles techniques persistent également. Le vieillissement du parc

¹⁸⁵ Les biocarburants, encore dénommés agrocarburants, ne sont pas des produits « biologiques » au sens de la législation européenne.

¹⁸⁶ <https://cgb-france.fr/wp-content/uploads/2025/10/20251015-Communique-PLF-2026-Biocarburants-Agricoles.pdf>

¹⁸⁷ https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/Institut/ORFL/Etudes/ressources/07-Etudes_et_enquetes_nationales/2025-0710_DGE_Panorama_Technologies_PL.pdf

¹⁸⁸ Le retrofit consiste à faire remplacer le moteur thermique d'un véhicule (essence ou diesel) par un moteur électrique ou hybride par un professionnel homologué afin de lui donner une seconde vie. Source : ministère de l'économie et des finances

de véhicules¹⁸⁹ — 55 % des poids lourds européens ont plus de 10 ans — rend compliquée la conversion à l'électrique ou à l'hydrogène de véhicules plus anciens.

Les coûts d'investissement (CAPEX) restent très élevés dès lors qu'il s'agit de procéder au renouvellement des flottes de véhicules et à la modernisation des entrepôts frigorifiques.

Les entreprises du secteur agro-alimentaire sont souvent des PME dispersées sur l'ensemble du territoire. En général, elles disposent d'une capacité d'investissement limitée, ce qui entrave l'acquisition de véhicules alternatifs, dont le coût d'achat est très élevé par rapport au diesel, comme le rappelle la Direction Générale du Trésor dans son analyse des défis économiques de la transition bas-carbone¹⁹⁰.

Selon l'ANIA et la Coopération agricole, la fiscalité sur les énergies alternatives n'est pas suffisamment incitative et reste trop faible dans ses volumes ainsi que dans ses paramètres. La feuille de route de ces énergies¹⁹¹ traduit le souhait d'un « *niveau des aides d'État (...) fortement revu à la hausse* ».

Il est très probable que la concurrence d'usage relative aux carburants alternatifs s'intensifie dans les années à venir. En effet, les biocarburants agricoles tels que le B100 et le bioéthanol trouvent leur origine dans des matières premières végétales déjà très utilisées par l'agro-alimentaire et l'industrie. Cette très forte demande sur les matières premières risque de limiter fortement la production

d'énergie par cette voie. Par ailleurs, la concurrence d'autres secteurs pour l'utilisation des carburants produits pourrait venir limiter l'usage possible par la logistique alimentaire des énergies produites¹⁹².

Enfin, l'industrie consommant énormément d'hydrogène, il est possible que la logistique et le transport routier longue distance ne fassent pas partie des priorités.

Plusieurs obstacles réglementaires majeurs persistent. Pendant longtemps, l'usage du B100 fut limité par une obligation faite à chaque flotte professionnelle de disposer d'une cuve spécifiquement dédiée à ce carburant. Cela empêchait les mutualisations et augmentait mécaniquement les coûts. Le partage d'une cuve n'est devenu possible que récemment ([un arrêté du 26 juin 2024¹⁹³], avec néanmoins une limite : les véhicules doivent appartenir au même consortium professionnel¹⁹⁴).

Ensuite, les incertitudes entourant les réglementations urbaines – ZFE-m, restrictions d'accès aux centres-villes et exigences sur les emballages et températures de conservation – créent une forte instabilité pour les opérateurs. Cette incertitude est renforcée par les interrogations pesant sur l'avenir des ZFE-m, qui résultent des discussions parlementaires récentes lors de l'examen du projet de loi Simplification de la vie économique.

189 <https://www.truckeditions.com/panorama-vi-2025-transition/>

190 <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2025/01/27/rapport-final-les-enjeux-economiques-de-la-transition-vers-la-neutralite-carbone>

191 <https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/Priorites-et-actions/Transition-ecologique/feuille-de-route-agroalimentaire.pdf>

192 CESE, avis, *Quels besoins de gouvernance pour les différents usages de la biomasse ?* (2023).

193 <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000049834725>

194 <https://www.lofficieldestransporteurs.fr/transition-ecologique/des-arretes-modifient-la-distribution-de-gazole-xtl-et-de-b100-915194.php>

De fortes contraintes liées aux infrastructures et à l'organisation de la chaîne logistique

Le manque d'investissements relatif aux capacités ferroviaires et fluviales entraîne une forte limitation du report modal. Le Sénat¹⁹⁵ avait souligné la nécessité « *d'accentuer les efforts en matière de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire* » et de résorber la « *dette grise*¹⁹⁶ » accumulée sur le réseau fluvial, cette dette étant la conséquence de sous-investissement cumulé pendant des décennies. Le CESE vient de souligner l'importance de cet enjeu, mais aussi de l'ampleur du retard pris lié à des décennies d'insuffisance d'investissements dans ces infrastructures.¹⁹⁷

Par ailleurs, le secteur de la logistique souffre d'un déficit d'interconnexions et de hubs dits « multimodaux ». En l'absence de plateformes solides, le report modal ne peut pas se faire. Quelques initiatives ont fait leur apparition, néanmoins l'actuelle structuration du réseau ne permettra pas d'absorber les flux de la logistique agro-alimentaire¹⁹⁸.

La question des infrastructures de recharge et d'avitaillement (électrique, GNV, hydrogène) se pose également. 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.

Les délais de livraison très courts rendent les tournées de livraison très rigides et ne permettent pas aux flux d'être optimisés.

La spécialisation régionale et la dispersion territoriale ne font que renforcer ces contraintes. L'ensemble du territoire bénéficie de lieux de production agricole mais ceux-ci sont parfois très éloignés des lieux de distribution et de consommation.

La pénurie de bateliers fragilise aussi la décarbonation *via* le recours au fret fluvial qui souffre d'un manque chronique de ressources humaines qualifiées. En 2022, le besoin annuel était estimé entre 200 et 300 bateliers¹⁹⁹. Cela réduit ainsi la capacité à développer des alternatives au transport de marchandises par la route, lui-même en manque de chauffeurs. Selon Transport Express²⁰⁰, plus de 50 000 postes de chauffeurs routiers étaient vacants en France en 2024.

195 <https://www.senat.fr/rap/a25-143-2/a25-143-2-syn.pdf>

196 Risque de surcoût financier à terme résultant d'un éventuel sous-entretien chronique.

197 CESE, avis *Anticiper et prévenir les risques liés au changement climatique pour les infrastructures* (2026).

198 <https://logistique-magazine.fr/2025/10/08/decarbonation-logistique/>

199 <https://entreprises-fluviales.fr/cherche-bateliers-desesperement>

200 <https://www.transportexpress.fr/fr/actualites/penurie-de-chauffeur-routier>

PARTIE 2

Préconisations

Pour agir efficacement sur la décarbonation de la chaîne logistique alimentaire, il est nécessaire d'appréhender cette dernière de manière globale et de s'assurer de la collaboration de tous les acteurs.

Pour le CESE, il faut activer sans les opposer entre eux différents leviers : d'une part, décarbonation des transports : décarbonation de la flotte de véhicules, développement du report modal, optimisation des flux et du remplissage des véhicules, dont les camions, rationalisation de l'implantation

des entrepôts, réduction des emballages et développement de leur caractère éco-conçu, gestion des déchets.

Il faut d'autre part tenir compte des transferts d'impacts environnementaux ainsi que d'une approche de sobriété et d'optimisation de la chaîne logistique alimentaire comme levier complémentaire et incontournable de sa décarbonation : réduction des tonnes-km parcourues et des distances au service de la relocalisation et de la réindustrialisation dans une logique de souveraineté et d'aménagement équilibré du territoire.

Axe I : Mieux connaître et suivre les émissions de GES de la chaîne logistique alimentaire

L'enjeu fondamental pour engager efficacement la décarbonation de la logistique alimentaire n'est pas de réfléchir à l'échelle d'une entité ou d'un maillon de la chaîne mais d'engager une réflexion plus large associant tous les acteurs et parties prenantes. Il s'agit de garantir que la logistique alimentaire prenne toute sa part dans l'atteinte des objectifs fixés par la stratégie nationale logistique (croiser enjeux de décarbonation et enjeux de réindustrialisation) et des objectifs sectoriels de la SNBC.

Il faut pour cela, et en étape préalable, dresser une cartographie des acteurs et de leurs émissions de GES puis identifier dans un second temps les actions de décarbonation. Or à date, les estimations sont partielles et sujettes à de forts écarts en raison des différences de méthodologies de calcul utilisées comme rappelé dans la partie Constats

de l'avis. Enfin, si les entreprises soumises à obligation élaborent et publient leur GES-R et le plan de transition associé, les données ne concernent que leur périmètre propre à l'échelle de leurs activités. Or, disposer de données fiables sur les émissions de GES de la chaîne logistique alimentaire nécessite une consolidation des données.

Pour le CESE, il est impératif d'arrêter une méthodologie de calcul stable, partagée par tous les acteurs et permettant de connaître :

- Au sein du total des émissions nationales (inventaire national des émissions, tous secteurs confondus) d'une part et du total des émissions du secteur de la logistique d'autre part : la part (en total consolidé des émissions de tous les maillons) de la chaîne logistique alimentaire ;

- Au sein du total des émissions de la chaîne logistique alimentaire : les parts respectives du transport (en distinguant les modes), des emballages / conditionnements, de l'entreposage / stockage, de la transformation, de la distribution / vente y compris déplacement des consommateurs ;
- Au sein de chacun de leur secteur économique de rattachement, la part de chaque maillon de la chaîne logistique alimentaire (part des émissions des transports de la chaîne logistique alimentaire rapportée au total des émissions du secteur du transport de marchandises en France, part des émissions de l'immobilier de stockage / entreposage de la chaîne logistique alimentaire dans le total des émissions de l'immobilier de stockage / entreposage en France, etc.).

Un focus sur la logistique alimentaire urbaine doit par ailleurs être réalisé compte-tenu des spécificités fortes de la logistique du dernier km.

Le CESE préconise de confier cette mission d'élaboration de la méthode de calcul et de cartographie des émissions de GES propres à la chaîne logistique alimentaire aux services de l'État compétents, sous l'autorité du ministère de la Transition écologique. L'ADEME et le CEREMA, déjà mobilisés sur le sujet, pourraient en être les pilotes en associant des chercheurs et cabinets d'étude et en s'assurant de l'étroite collaboration des collectivités territoriales et des fédérations professionnelles concernées. Les travaux pourraient être lancés dès 2026.

La question se pose aussi de la précision de la mesure des émissions importées et de l'origine des aliments qui, aujourd'hui, ne permet pas un pilotage optimal de la décarbonation globale du système alimentaire. Cette méthodologie devra intégrer un module spécifique sur les émissions importées de la chaîne logistique alimentaire (transport maritime et aérien, déforestation importée associée aux matières premières, autres importations liées), afin de disposer d'une vision complète des impacts climatiques des flux des produits alimentaires consommés en France.

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.

Comme exposé dans les constats, réaliser un BEGES et conduire le plan de transition associé constituent la contribution effective de toute organisation à la décarbonation de ses activités et à l'atteinte des objectifs nationaux fixés par la SNBC.

C'est pourquoi le CESE estime nécessaire que le plus grand nombre possible d'acteurs de la chaîne logistique alimentaire, qu'ils soient soumis ou pas à l'obligation de réaliser leur BEGES, quantifient leurs émissions de GES afin d'une part alimenter la cartographie globale, telle que présentée en préconisation 1, et d'autre part engager les actions concrètes de réduction de leurs émissions.

Pour cela, le CESE recommande de :

→ S'assurer que tous les acteurs soumis à l'obligation de réaliser leur BEGES-R et plan de transition associé (entreprises de plus de 500 salariés) respectent leur engagement. Cette mission pourrait être confiée aux services de l'État compétents : l'ADEME pour réaliser un recensement exhaustif de la publication des bilans et plans de transitions associés et les DREAL, dont les moyens sont à renforcer, pour contrôler la bonne application de cette obligation et engager les entités qui ne s'y conforment pas à respecter cette exigence dans un délai préalablement défini.

Pour ce qui concerne spécifiquement les opérateurs de transport routier de produits alimentaires, il convient de s'assurer de leur respect de l'obligation de quantification des émissions de GES générées par leurs prestations sur le territoire national. Les services compétents du ministère de la Transition écologique ont la charge de ce contrôle ;

→ Soutenir les initiatives ou encourager l'émergence de ces dernières pour accompagner les PME et TPE qui manquent de moyens et de compétences dans la quantification de leurs émissions de GES. Les appuis sont de natures diverses et adaptés au niveau de maturité des entreprises ciblées par cet accompagnement : méthodologie simplifiée de calcul des émissions de GES, appui dans l'ingénierie, mise à disposition d'outils de calcul des GES (tableur dématérialisé) en accès libre et facilement appropriables, soutien financier notamment via la mobilisation des certificats d'économie d'énergie et des subventions prévues par la SNBC3. Les fédérations professionnelles, les chambres consulaires, avec l'appui des services de l'État et des collectivités territoriales, pourraient se voir confier cette mission. Les PME et TPE volontaires pourraient ainsi s'engager dans une démarche propre de décarbonation ou encore dans une démarche de certification volontaire, généraliste ou sectorielle (bilan carbone®, label bas-carbone, LCB pour les bâtiments logistiques, chartes et labels FRET21 et objectif CO₂ pour les transports, etc. (*cf. partie constats sur la présentation des démarches déployées*)).

PRÉCONISATION #2

Le CESE préconise de :

- Pour les acteurs soumis à obligation : systématiser le suivi du respect des obligations 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

La décarbonation du transport suppose entre autres d'agir sur le levier de la transition énergétique des véhicules - en sortant le plus possible des énergies fossiles, et donc du diesel-, sur le report modal, sur l'optimisation des flux et sur l'efficacité énergétique.

RTE souligne que la France peut s'appuyer sur une production électrique nationale bas carbone particulièrement abondante et que le rythme de croissance de la production électrique peut alimenter sans conflit d'usage la décarbonation des secteurs des transports, de l'industrie, du bâtiment et le développement du

secteur du numérique. Une montée en puissance de l'électrification des poids lourds est donc sur ce plan possible, même si elle doit s'accompagner d'un développement des réseaux²⁰¹. La Programmation pluriannuelle de l'énergie - PPE- (2026-2035) affirme la nécessité d'une poursuite de l'électrification, ce que partage le CESE, ainsi que d'une électrification des usages, dont celle du transport de fret.

Les flottes de poids lourds sont à l'origine de 22 % des GES émis par les différents modes de transport²⁰². Le mode routier est très largement majoritaire dans les transports de la logistique alimentaire et progresser

²⁰¹ RTE Communiqué de presse : Bilan prévisionnel 2025-2035 : la France est dans une position avantageuse pour s'électrifier et atteindre ses objectifs climatiques.

²⁰² Exposé des motifs du projet de loi-cadre relatif au développement des transports, p. 10.

dans la décarbonation de celle-ci passe nécessairement par un ensemble d'actions concernant ce mode.

Plusieurs organismes de recherche relèvent que la filière des véhicules électriques à batterie est aujourd'hui la solution technique au potentiel de décarbonation le plus grand d'ici à 2030. Selon l'ADEME, cette solution est la plus performante en matière d'émissions de GES (- 82 % en analyse de cycle de vie avec un mix électrique français), de polluants atmosphériques et sur le plan énergétique. Quant à l'aspect économique, le coût global de possession, (en anglais « *Total Cost Ownership* », dit « *TCO* ») d'un poids lourd électrique à batterie reste plus élevé que celui d'un diesel (de l'ordre de + 10 à + 30 % selon l'ADEME), avant aides publiques²⁰³, mais le coût des batteries a baissé de 85 % en dix ans et devrait encore baisser de 40 % d'ici à 2030²⁰⁴. L'augmentation régulière des autonomies étend progressivement le champ d'action des camions électriques : « *en 2025, des tracteurs routiers d'une autonomie de 600 km commencent à être livrés, permettant de couvrir 75 % des routines journalières du pavillon français de tracteurs routiers* »²⁰⁵. Si la dépendance de notre transport de marchandises aux énergies fossiles est une menace directe pour la souveraineté nationale, la question de la production des batteries soulève quant à elle un nouvel enjeu d'autonomie stratégique

nationale et européenne qui suppose un rattrapage technologique et industriel. Cela nécessite l'émergence d'une filière européenne compétitive.

Le système d'aides financières a évolué en France pour faciliter la transition vers des flottes de poids lourds électriques : aux appels à projet ont été substituées des aides publiques directes à l'achat de ces poids lourds (suramortissement fiscal et CEE), qui offrent une prime à tous les transporteurs (notamment les TPE et les PME,) sans mise en concurrence, facilitant leur acquisition²⁰⁶. Toutefois, ces aides restent insuffisantes HCC²⁰⁷. De plus, il est nécessaire d'améliorer la lisibilité administrative des aides et des accompagnements disponibles aux différents niveaux (Union européenne, État, région, département) pour faciliter le montage des dossiers de financement.

Sur les ventes de poids lourds neufs en France en 2024 sur douze mois, la part des carburants alternatifs est de 8,7 %, celle des poids lourds électriques de 1,6 %²⁰⁸.

Le CESE appelait, dès son avis *Mission commerce saisine gouvernementale* de 2021, à faciliter fiscalement l'acquisition de flottes électriques, y compris pour les commerçants et artisans alimentaires²⁰⁹.

Pour le CESE, la filière des véhicules électriques à batterie est un vecteur essentiel pour la décarbonation de la logistique alimentaire mais d'autres

203 ADEME, avis d'experts : *La transition écologique de la logistique : état des lieux et recommandations pour atteindre les objectifs de transition écologique en 2020 et 2050* (avril 2025), p. 24.

204 Conseil d'analyse économique et Franco German Council of Economy Experts, *Décarboner le transport routier de marchandises*, Joint statement, mars 2025, Sylvain Chassang, Antoine Lopes, Aurélien Saussay, Katheline Schubert (CAE), Monika Schnitzer, Ulrike Malmerdier, Milena Schwarz, Achim Truger, Martin Werding (GCEE). p. 7.

205 ADEME, avis d'experts : *La transition écologique de la logistique* (avril 2025), *op. cit.* (données SDES).

206 Audition de M. Alphonse Coulot, délégué général de l'Alliance pour la décarbonation de la route.

207 Haut Conseil pour le climat (HCC), rapport annuel 2025, p. 131

208 Dont B100 exclusif, GNV/bioGNVH2 et autres carburants alternatifs, données communiquées par le SGPE, source AELE.

209 CESE avis *Mission commerce saisine gouvernementale* (2021).

alternatives au diesel apportent aussi, de manière complémentaire, des solutions qui répondent à des besoins, ceux-ci pouvant différer selon la nature des produits alimentaires, les distances à parcourir, la taille des acteurs et les territoires. Favoriser pour la décarbonation un mix énergétique possible, acceptable et soutenable jusqu'à l'accès à la prépondérance électrique est de ce fait pour le CESE nécessaire.

En France, un poids lourd de plus de quatre essieux est autorisé à circuler entre 40 et 44 tonnes sur le territoire national pour tous les types de marchandises, mais, pour passer une frontière, un accord est nécessaire entre les deux pays, par exemple, avec la Belgique ou l'Italie, et, à défaut, la limite de poids tombe à 40t²¹⁰. Ce décalage complique les échanges et se traduit par des surcoûts logistiques nuisibles en termes de compétitivité pour pouvoir exporter.

La chaîne logistique alimentaire comporte de très nombreuses petites entreprises (PME ou TPE), notamment dans le secteur du transport ou des Industries agroalimentaires, au taux de marge souvent très faible mais au rôle important pour l'emploi et le dynamisme des territoires. Les investissements à consentir pour engager leur transition énergétique représentent, en particulier pour ces entreprises, des dépenses considérables qui demandent du temps pour être

amorties. Disposer d'une visibilité à long terme et de stabilité est de ce fait indispensable pour que les acteurs de la logistique alimentaire, notamment ceux auxquels leur taille le leur permet, puissent engager les investissements nécessaires dans la décarbonation d'une partie de leur flotte et les amortir.

Cela demande de la part des pouvoirs publics, à la fois une stratégie claire d'orientation vers des énergies alternatives au diesel (quelles énergies pour quelles utilisations), pour modifier orienter à long terme les comportements et garantir une stabilité dans l'accompagnement financier pour l'utilisation des biocarburants afin d'éviter de déstabiliser des acteurs.

Le projet de loi-cadre relatif au développement des transports (article 17) propose, pour accélérer la décarbonation des flottes de transport routier poids lourds, d'inciter à une modification des pratiques contractuelles des chargeurs, *via la création d'« un marché réservé aux prestations des transports réalisées par des véhicules électriques ou à hydrogène, avec définition d'une trajectoire pluriannuelle »*²¹¹. Le CESE partage et soutient, comme le souligne le présent avis, l'objectif de décarbonation des flottes de transport routier lourd, mais souligne que le seul instrument d'une « obligation de marché réservé » doit s'accompagner d'un fonds de soutien aux PME transporteurs, conditionné à l'effectivité des

²¹⁰ CESE, avis *Anticiper et prévenir les risques liés au changement climatique pour les infrastructures* (2026), p. 120.

²¹¹ Projet de loi-cadre relatif au développement des transports et exposé des motifs de ce projet de loi-cadre.

investissements de décarbonation. Il est par ailleurs impératif que l'ensemble de la chaîne d'infrastructure électrique (prix, volume, borne de recharge...) soit adapté²¹².

Le déploiement d'infrastructures de recharges adaptées est en effet pour le CESE une condition nécessaire pour accélérer le développement des alternatives au VUL et poids lourds diesel.

Des progrès significatifs ont été faits en ce sens s'agissant des voitures électriques. En France métropolitaine, en mai 2025, 30 000 stations de recharge électrique accessibles au public regroupent 126 000 points de charge, dont un quart à vitesse de charge rapide ou ultra-rapide. Le nombre des points de charge ultra-rapide ne représente que 15 % du total mais est en forte augmentation, avec 9 000 points de charge ultra-rapide supplémentaires entre début avril 2024 et fin mai 2025²¹³.

En revanche, le nombre des infrastructures de recharge électrique pour les poids lourds et en particulier de recharges rapides, bien qu'en augmentation, reste insuffisant. Selon le HCC, « *le manque d'infrastructures de recharge est perçu aujourd'hui comme le premier frein au développement des camions électriques* »²¹⁴. Pour le CESE, un réseau maillé de bornes électriques publiques et privées à charge rapide est nécessaire pour le transport à longue distance, avec l'accompagnement logistique nécessaire. Il souligne par ailleurs l'importance de créer une filière européenne pour les véhicules de fret

terrestres et fluviaux ainsi que pour les batteries.

La réglementation européenne (AFIR) fixe, en lien avec le réseau trans-européen de transport (RTE-T) des normes pour le déploiement de bornes destinées aux poids-lourds²¹⁵ et des programmes nationaux (Advenir) la complètent.

Le projet de loi-cadre relatif au développement des transports²¹⁶ (article 3), pour faciliter le déploiement des infrastructures de recharge sur les autoroutes et voies rapides nécessaires à la réussite de la deuxième phase d'électrification des véhicules légers et au démarrage de l'électrification des poids lourds, proroge jusqu'au 31 décembre 2030 la prise en charge majorée par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité, des frais de raccordement et étend cette prise en charge aux aires de repos du réseau routier national non concédé pour densifier la couverture. Le CESE est favorable au déploiement des infrastructures de recharge sur les autoroutes et voies rapides ainsi qu'aux incitations prévues dans le cadre du projet de loi²¹⁷.

La recharge nocturne des poids lourds au dépôt, modèle en général privilégié, suppose de lourds investissements pour les transporteurs (de 20 000 à 100 000€ par borne).

Le coût de l'énergie en itinérance est par ailleurs non harmonisé et non maîtrisé, rendant difficile pour les entreprises et acteurs de la logistique d'avoir une juste lecture du prix de l'énergie : « *Le prix des*

212 CESE, avis *Projet de loi-cadre relatif au développement des transports*, février 2026.

213 Insee Première n° 2082 (novembre 2025).

214 HCC Rapport annuel 2025.

215 Règlement UE 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 pour le déploiement d'une infrastructure pour des carburants alternatifs, qui abroge la directive 2014/94 UE.

216 CESE, avis *Projet de loi-cadre relatif au développement des transports*, février 2026

217 CESE, avis *Projet de loi-cadre relatif au développement des transports*, février 2026

bornes varie du simple au quintuple en fonction des marques des bornes. Le prix de l'électricité d'une voiture qui a chargé sur une borne appartenant à l'entreprise est de 17c/KW, alors que le prix en station peut s'élever à 85c/KW »²¹⁸.

Le réseau de ravitaillement des autres énergies alternatives au diesel est aussi insuffisant. C'est notamment le cas du réseau de recharge de biocarburants B100, d'autant que la réglementation ne permet pas de partager une cuve de B100 avec une entreprise voisine, chacune devant avoir la sienne, ce qui multiplie les coûts d'investissements et limite les points

de recharge possibles²¹⁹. Pour le BioGNV, les acteurs, notamment les coopératives agricoles, ne peuvent investir massivement dans des flottes équipées de ce type de carburant, les infrastructures de recharge étant insuffisantes. Un appui des pouvoirs publics à l'échelon régional serait nécessaire pour réaliser un maillage de bornes sur le territoire.

S'y ajoutent les coûts liés au renforcement du réseau. Pour faciliter le recours à cette solution, il importe de planifier le développement du réseau électrique à l'échelle nationale et de maintenir les aides existantes (programme Advenir).

²¹⁸ Eléments communiqués par La Coopération agricole en appui à l'audition de M. Théodor Ariton.

²¹⁹ Entretien des rapporteurs avec M. Philippe Lestrade, DG de Senalia.

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 ;
- En facilitant 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) ;
- En autorisant la mutualisation des recharges de B100.

Parmi les acteurs de la chaîne logistique alimentaire, les acheteurs publics de restauration collective jouent un rôle important en termes d'exemplarité.

Qu'il s'agisse de la sphère publique de l'État et de ses établissements publics, des collectivités territoriales ou de la fonction publique hospitalière, les acheteurs commandent des prestations de fourniture et de livraison de denrées alimentaires (pour la confection des repas), de produits alimentaires élaborés

(plateaux-repas, traiteurs, etc.) ou des prestations déléguées de restauration. Dans les trois cas, le transport et la livraison des produits sont indispensables et la puissance publique doit, sur le périmètre qui est le sien, intégrer des exigences en matière de décarbonation des prestations de livraison.

Le CESE recommande que trois niveaux de mobilisation soient mis en œuvre, et / ou généralisés, et qu'ils soient inscrits dans les objectifs des Schémas de

promotion des achats socialement et écologiquement responsables (SPASER), documents de planification stratégique des achats obligatoires pour tous les acheteurs réalisant au moins 50M€ d'achats annuels.

Le premier niveau consiste à utiliser de manière opportuniste la réglementation qui s'applique aux acteurs du transport. En particulier, les titulaires des marchés publics, parce qu'ils mobilisent une prestation de transport, ont obligation de communiquer à leurs clients la quantification annuelle des émissions de GES générées par les activités de transport/livraison liées au marché. Cette exigence doit être inscrite dans les documents de la consultation en tant que condition d'exécution (obligation). Elle s'applique au titulaire du marché, que ce dernier recourt lui-même à la livraison ou qu'il mobilise des prestataires de transport affectés à l'exécution de cette prestation. Dans ce dernier cas, charge au titulaire du marché de répercuter sur ses propres prestataires l'exécution de l'obligation.

Il convient de souligner que les services de l'État, en application de la circulaire relative au plan de sobriété énergétique de l'État²²⁰, intègrent déjà cette exigence dans leurs marchés (mesure 19 de la circulaire).

L'acheteur peut également exiger que le titulaire du marché, soumis à obligation, communique son BEGES et le plan de transition associé. Moins ciblé que la communication de la quantification des émissions de

GES propres aux seules prestations de transport, cette exigence a la vertu d'engager tous les acteurs à décarboner leurs activités conformément aux exigences de la SNBC.

Il convient de souligner que les services de l'État, en application de la circulaire relative à l'engagement pour la transformation écologique de l'État²²¹, ont obligation depuis 2023 d'intégrer dans tous leurs marchés une telle exigence (mesure 7.3 de la circulaire).

Le CESE préconise que ces deux dispositifs soient élargis à tous les acheteurs publics.

Le second niveau consiste à intégrer dans la rédaction des marchés des exigences permettant une réduction des émissions de GES liées au transport et à la livraison des produits alimentaires. Ces exigences sont d'ordre technique (qualité de la flotte de livraison -motorisation ; formation des chauffeurs à l'écoconduite, etc.) ou organisationnelle : plan de transport, démarche d'optimisation des tournées de livraison qu'elle soit labellisée ou pas, etc. En contrepartie, l'acheteur doit repenser son besoin en matière de délais de livraison et de rythme des commandes afin de mutualiser ces dernières et d'intégrer la souplesse nécessaire à l'optimisation des tournées de livraison : regroupement des livraisons de plusieurs clients sur un même périmètre, aménagement des horaires de livraison sur des créneaux évitant la congestion urbaine, etc.

220 TRED2232196C_1_site PM

221 SI607423112112140

Le troisième niveau, complémentaire des deux premiers, est de nature incitative. Il s'agit d'engager les titulaires des marchés dans une démarche d'amélioration *via* un plan de progrès qui peut porter sur divers aspects : engagements de réduction des émissions de GES (avec fixation d'objectifs de réduction ou pas), amélioration de la qualité de la flotte de livraison, optimisation des tournées de livraison, etc.

Enfin, le CESE réaffirme le rôle de la commande publique dans l'appui

sécurisé aux producteurs locaux (en volumes, en régularité et dans la durée) comme il l'a indiqué dans nombre de ses travaux. Cet objectif rejoint en effet les enjeux de décarbonation de la chaîne logistique en raccourcissant les distances parcourues à la condition toutefois que les productions collectées soient massifiées en un nombre réduit de points d'enlèvements. A cet effet, le CESE soutient en particulier le développement et la mutualisation des circuits alimentaires de proximité.

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 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).

Le report modal vers le ferroviaire d'une part et le fluvial d'autre part représente un corollaire incontournable de la décarbonation de la logistique alimentaire. Là où le ferroviaire et le fluvial apparaîtront comme plus adéquats, il conviendra de renforcer leur pertinence, notamment pour la massification des flux, le renforcement du transport longue distance et l'édification de corridors²²² propices à ce report. C'est d'ailleurs la position de la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC), qui confirme que le report modal constitue un élément indispensable dans la trajectoire vers la neutralité carbone : « *Doubler la part modale du fret ferroviaire et augmenter de 50 % la part modale du fluvial d'ici 2030 par rapport à 2019* » y constitue un objectif du secteur des transports.

La prédominance du secteur routier pour le transport de marchandises longue distance reste une évidence, avec presque 90 % du tonnage, tandis que le fret ferroviaire et fluvial n'arrive pas à se développer ni à se consolider.

Face à cette réalité logistique, l'atelier « *Report modal et transport de marchandises* » de la Conférence Ambition France Transports rappelait dans ses conclusions que le fluvial et le ferroviaire ne représentaient que 11 % du fret pour le transport

français, mais que les leviers de développement étaient identifiés : des sources de financement pérennes, la massification du fret pour le rendre plus compétitif, l'amélioration de la gouvernance, et la clarification du régime réglementaire propre à ces modes. « *Au-delà des seuls investissements, cela passe par [...] un basculement durable vers des modes de transport plus sobres en carbone. Dans une perspective plus large de décarbonation du transport de marchandises, les réflexions abordent également l'électrification progressive du transport routier de fret, afin d'assurer la complémentarité des modes et de favoriser un mix logistique plus respectueux de l'environnement* » avait ajouté l'atelier dans ses conclusions²²³.

La question des infrastructures - traitée par le CESE dans l'avis *Anticiper et prévenir les risques liés au changement climatique pour les infrastructures*²²⁴ adopté en janvier 2026 - souligne l'enjeu de résorber la dette dite « grise », qui concerne notamment les ponts et ouvrages d'art, les voies navigables et les différents réseaux de voie ferrée. L'avis du CESE rappelle « (...) l'ampleur en France des retards d'investissement dans l'entretien et la rénovation de divers types d'infrastructures de réseaux, ces retards cumulés formant la

²²² Un corridor est un ensemble de lignes ferroviaires sur lesquelles circulent des trains de fret internationaux et pour lesquelles des conditions spécifiques sont mises en place pour faciliter, et donc accroître, les circulations. Cf. SNCF Réseau.

²²³ <https://conference-ambition-france.transports.gouv.fr/atelier-4-report-modal-et-transport-de-marchandises>

²²⁴ CESE, avis *Anticiper et prévenir les risques liés au changement climatique pour les infrastructures* (2026) et https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Avis/2026/2026_01_risques_chgmt_climatique.pdf;

« dette grise ». C'est notamment le cas du réseau ferroviaire, la direction de la SNCF soulignant le risque, s'il n'y est pas remédié, de « décrochage » (4 000 km sur 17 000 km du réseau structurant d'ici 2028 (...)). La dette grise constituant un coût résultant d'un entretien insuffisant dans la durée, sa résorption est un investissement nécessaire et une priorité pour rénover, moderniser et adapter les infrastructures, l'inaction étant en la matière plus coûteuse à terme que l'action.

Le CESE appelle donc « (...) État, collectivités territoriales et opérateurs à amplifier les investissements après appréciation de leur utilité dans le cadre d'une analyse systémique et prospective, pour résorber progressivement la « dette grise » imputable à la longue période de sous-investissement dans la maintenance des infrastructures. Il préconise d'engager sans attendre les travaux préventifs de remise à niveau des infrastructures les plus dégradées, de mettre à profit ces investissements pour renforcer dans une logique systémique l'apport des infrastructures à l'atténuation du changement climatique et d'y intégrer de manière systématique un « réflexe adaptation » prenant en compte les potentielles évolutions d'usage » dans son avis adopté en janvier 2026.

Le CESE a été consulté sur le futur projet de loi cadre pour le développement des transports, qui vise à concrétiser les propositions de la conférence Ambition France Transports. Ce projet de texte a notamment pour objectif de « graver dans le marbre » la résorption de la dette grise, entre autres en mettant à

niveau l'ensemble des investissements, de stopper la dégradation des différents réseaux et d'ouvrir la voie à leur modernisation. Quant au ferroviaire par exemple, les infrastructures européennes, notamment pour l'Allemagne ou la Suisse, ont à peu près 15 ans d'âge, et les infrastructures françaises plutôt 25 ou 30 ans d'âge²²⁵. « Dégager des ressources supplémentaires de manière pérenne » est ainsi une priorité, notamment pour assurer le financement des 4 Md€ annuels nécessaires selon Ambition France Transports.

Concernant le ferroviaire, la Stratégie nationale pour le développement du fret²²⁶ (SNDFF) et la feuille de route « Ulysse Fret » constituent des propositions pour la période 2023-2032, afin de faire en sorte que la part modale de la voie ferrée soit doublée et de proposer une offre logistique plus fiable.

Les atouts du fluvial en termes d'environnement et d'énergie sont importants : compétitivité sur le transport longue distance, possibilité d'électrification des flottes, émissions inférieures au transport routier. A titre d'illustration, l'opérateur FLUDIS a transformé une péniche électrique en entrepôt flottant, qui alimente directement des livreurs à vélo-cargo au plus près des destinataires, tout en permettant la préparation de commandes pendant la traversée. Cela permet une livraison en dernier kilomètre complètement décarbonée, des vélos cargos électriques prenant le relais de la péniche²²⁷. Mais, pour favoriser le report modal, le niveau de service à quai doit être maintenu, les ports modernisés et la jonction en termes opérationnels avec le rail, assurée.

225 Source : Banque des Territoires.

226 <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/202503%20SNDFF%20Programme%20d%27investissement%202023-2030.pdf>

227 Audition de Caroline Vèran, fondatrice et DG de Croissance bleue, et de Gilles Manuelle, PDG de Fludis.

L'avis du CESE *Mission commerce*²²⁸ insistait enfin sur la nécessité d'investir dans la logistique durable et des plates formes multimodales, notamment pour relier les grands pôles urbains aux axes logistiques majeurs, tout en étant attentif à l'artificialisation des sols.

Dès lors, un plan cohérent et opérationnel de report modal,

renforcé par une gouvernance renouvelée et des investissements priorités, permettrait de faire de la décarbonation un levier efficace de compétitivité et d'efficacité pour la logistique. En audition, l'opérateur FLUDIS a confirmé que le modèle logistique décarboné de péniches électriques était pérenne, et qu'il faisait baisser les coûts.

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.

Depuis 45 ans, le fret ferroviaire, qui était historiquement réalisé par un opérateur stratégique pour les approvisionnements, connaît une baisse continue au profit du transport routier de marchandises. Ainsi la part du transport de marchandises par rail est passée en-dessous de la barre de 30 % à la fin des années 1980, en-dessous de la barre de 15 % au début des années 2000 et a poursuivi sa baisse jusqu'à ce jour (autour de 9 %). Prévue par la directive 91/440 CEE²²⁹ et par le deuxième

paquet ferroviaire²³⁰, l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire (international depuis le 7 mars 2003 et intérieur français depuis le 31 mars 2006) n'a nullement permis d'enrayer ce déclin, puisque la part modale du fret a diminué depuis cette date d'environ -40 %. L'échec à maintenir le train dit « des primeurs » entre Perpignan et Rungis illustre cette situation.

²²⁸ Adopté en 2021. Sa préconisation 13 appelait entre autres à « mettre en place des systèmes de livraison efficaces et décarbonés, dans une logique de logistique durable sur les derniers kilomètres ».

²²⁹ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000887657>

²³⁰ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/ouverture-concurrence-du-transport-ferroviaire-paquets-ferroviaires-creation>

Le développement du fret ferroviaire se heurte à trois difficultés :

1/ Des besoins importants en investissements en infrastructures : moins flexible que le transport par camion, le fret ferroviaire est pourtant une solution de décarbonation du transport très pertinente pour les longs parcours, à condition que les installations de regroupement permettant le transfert de charge en début et en fin de parcours soient performantes pour optimiser ce temps de transfert après « le premier kilomètre » et avant « le dernier kilomètre ».

2/ Une complexité d'exploitation : la priorité des « sillons²³¹ fret » sur les autres trafics et sur les plages de travaux nécessaires pour maintenir la performance du réseau reste une problématique difficile à résoudre.

3/ Le soutien public à ce mode de transport et plus particulièrement au principal opérateur historique est contraint par les règles européennes sur la libéralisation et la régulation. Ainsi, malgré des affirmations politiques

récurrentes visant à doubler la part modale du fret ferroviaire à l'échéance de plans successifs, les soutiens publics à cette activité économique ont fait l'objet d'une enquête approfondie de la commission européenne pour non-conformité de certaines aides d'État. La France a dû se résoudre à appliquer à fret SNCF une procédure dite de « discontinuité » qui a abouti à la scission de cette société en deux nouvelles entreprises Hexafret et Technis, à la suppression de 10 % des emplois et à l'abandon de 23 flux, avec le risque d'une reprise à terme par le transport routier.

Une politique publique favorable au développement du fret ferroviaire nécessite donc à la fois un desserrement de ces contraintes et, comme l'ont souligné les travaux d'Ambitions France transports, un investissement public volontariste d'environ 500 M€ par an de régénération, de modernisation et de développement dédiés au fret (hors grands projets de contournement) dans ce secteur stratégique.

²³¹ Un sillon est un créneau d'autorisation de circulation alloué à un train sur un parcours précis de l'infrastructure à un instant précis. Source : SNCF

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).

D'importantes réserves de capacité caractérisent le réseau fluvial français, notamment sur ce que l'on nomme les axes à grand gabarit²³², pour lesquels l'empreinte carbone est nettement moins élevée que sur la route, le coût unitaire du transport est moindre et la massification est possible. Ces axes qui ne sont pas utilisés à pleine capacité permettent souvent l'accès aux agglomérations de taille importante et donc aux grands pôles économiques. Il serait possible d'y faire passer davantage de fret par bateau sans avoir à construire d'infrastructures nouvelles. Comme pour le

ferroviaire néanmoins, cela suppose toutefois une amélioration de la qualité de l'exploitation du réseau et un meilleur entretien de celui-ci.

Voies navigables de France (VNF) rappelait en 2024²³³ que, « (...) Avec 43,4 M de tonnes transportées en 2023, soit l'équivalent de 2 170 000 camions, le transport fluvial aura permis d'éviter l'émission de 390 000 tonnes de CO₂ (...). Décongestion de la ville, performances environnementales, absence de nuisances, la filière dispose de multiples atouts pour répondre à la transition écologique des entreprises et des

²³² Le grand gabarit concerne les voies classées de 4 à 6 pour des unités fluviales de 1 000 tonnes et plus. Le moyen gabarit correspond aux classes 2 et 3 pour des tonnages compris entre 400 et 1 000 tonnes. Le petit gabarit, dit gabarit « Freycinet », représente les unités comprises entre 250 et 400 tonnes (classe 1). Source : Sénat

²³³ VNF, Fret fluvial : de nouveaux segments de marché dynamiques, 8 mars 2024

agglomérations. L'activité a été multipliée par 2,2 en 5 ans et se développe sur l'ensemble des bassins : Paris, Strasbourg, Lyon et bientôt à Rouen et Mulhouse (...). Le potentiel de montée en charge de ces axes structurants est réel et des millions de camions sur les routes pourraient être évités.

Afin de parachever la montée en charge du fret fluvial, et en parallèle de la résorption de la dette grise²³⁴ évoquée précédemment, il convient également de moderniser la flotte, en décarbonant les motorisations, comme pour les camions, et en soutenant la construction de péniches fabriquées en France. Il existe déjà des programmes dédiés au report modal, tels que le programme Report Modal et Verdissement des flottes de transport massif (REMOVE). L'ADEME²³⁵ précise qu'il s'agit d'« un programme CEE²³⁶ qui a pour but d'accélérer le report modal de la route vers les modes de transport massifiés fluviaux, ferroviaires et maritime, et d'accompagner l'amélioration des performances énergétiques et environnementales des flottes de transport massifiées de marchandises (fluviale, ferroviaire, cabotage maritime et pêche professionnelle), ainsi que des moyens de manutentions associés ».

La Cour des Comptes²³⁷ a rappelé dans un rapport de février 2025 que la manutention des conteneurs pour le fluvial représentait un surcoût²³⁸, freinant ainsi le développement du fret fluvial

par rapport à d'autres modes. « Dans la profession maritime internationale, les « Terminal Handling charges » (THC), ou « frais de manutention portuaires », correspondent aux frais de chargement / de déchargement des conteneurs sur le/du navire ainsi que des prestations de service associées au transit de ce conteneur (déplacement sur le quai avant ou après l'entrée ou la sortie, dites Gate in ou Gate out) ; les THC couvrent aussi les coûts supportés par les armateurs pour faire revenir les conteneurs vides. Tous ces frais viennent en plus du taux de fret, qui est, lui, le prix du transport maritime stricto sensu » précise le Groupement National des Transports Combinés²³⁹ (GNTC). Ces frais peuvent constituer une « (...) certaine distorsion de concurrence entre les modes terrestres (routier et ferroviaire) et le fluvial, les premiers ne supportant pas cette « surcharge », à la différence des seconds. Plus généralement, ces coûts de manutention apparaissent comme un frein au développement du transport fluvial de conteneurs, à une époque où les stratégies transport en Europe et en France cherchent justement à le favoriser au titre du report modal et de la décarbonation des chaînes logistiques ».

Le projet de loi-cadre relatif au développement des transports devrait, si la disposition concernée est adoptée, régler ce problème : son article 16 vise en effet à harmoniser les frais de

234 La dette grise concerne aussi le fluvial : pannes d'écluses, pertes d'étanchéité et dragages insuffisants. Source : Cour des Comptes

235 <https://cee-remove.ademe.fr/wp-content/uploads/2024/04/2024-04-brochure-remove.pdf>

236 <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/dispositif-certificats-deconomies-denergie>

237 <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2025-02/20250219-S2025-0001-Entretien-des-voies-navigables-exemple-de-VNF.pdf>

238 Le container service charge (CSC), parfois appelé terminal Handling charges (THC) décrit les frais liés à la manutention des conteneurs au port. Source : Eurofiscalis

239 Organisation professionnelle, créée en 1945, représentant l'ensemble de la filière du transport combiné de fret et de l'intermodalité en France.

manutention portuaire (terminal handling charges ou THC), en supprimant le surcoût de manutention entre le mode fluvial et les autres modes afin d'augmenter la compétitivité et le développement du transport fluvial. Le CESE partage l'objectif de facilitation du report modal poursuivi par cet article 16. Il appelle toutefois à la prudence quant aux effets économiques du dispositif proposé. En pratique, le report modal peut en effet nécessiter des opérations de manutention plus complexes et coûteuses que le transfert vers le transport routier. En l'absence de clarification sur la prise en charge de ces surcoûts, le dispositif pourrait alors produire des effets contre-productifs, en désincitant les opérateurs ou en renchérissant les coûts du transport routier. Il appelle à un dialogue approfondi avec les acteurs, notamment économiques, du secteur afin d'ajuster le dispositif pour la prise en compte de ces surcoûts et la façon de mieux les répartir ou de les mutualiser.

« Le mode fluvial a une empreinte écologique faible. Il émet jusqu'à 5 fois moins de CO₂ que le routier pour 1 tonne transportée (en moyenne entre 8,8 et 37,4 gCO₂/t. km selon le type de bateaux, de chargement ou de voie navigable) » rappelle VNF. Du point de vue énergétique, les émissions des moteurs des bateaux sont encadrées par la réglementation EMNR²⁴⁰/UE. La réglementation actuelle facilite la navigation des

bateaux à moteur diesel, mais des solutions décarbonées – notamment électrifiées – doivent être favorisées, de même que les agrocarburants (B100, bioGNV, HVO) s'ils sont produits en France ou en Europe avec des règles environnementales strictes.

Comme pour le transport routier longue distance, le cadre fiscal devra être stabilisé et l'effort fourni en termes d'infrastructures telles que les bornes électriques à quai intensifié. En termes de logistique purement urbaine, VNF considère que *« le HVO se présente comme un carburant idéal pour naviguer en zone urbaine où la vitesse est réduite »*.

Des marges significatives de progrès existent enfin dans la réduction des retours « à vide » des bateaux, une fois leur cargaison initiale arrivée au port. VNF annonçait en 2020 *« qu'un nombre important de bateaux à vide navigue sur le réseau et nous souhaitons obtenir davantage de connaissances sur eux pour plusieurs raisons. Cela peut permettre d'identifier des potentiels de report modal, de capacité de charge, de réduire les coûts de rotation et l'empreinte carbone »*. Des cargaisons pourraient être chargées en respectant les normes de sécurité et les déclarations²⁴¹ réglementaires, afin d'éviter des trajets à vide et augmenter le taux de remplissage de ceux-ci, et donc la compétitivité du transport par voie fluviale.

²⁴⁰ <https://www.fluvial.developpement-durable.gouv.fr/reglementation-applicable-aux-moteurs-utilises-en-a46.html>

²⁴¹ La déclaration de chargement précise la nature et le poids des chargements transportés sur les voies de navigation intérieure (article R. 4461-1 du Code des transports)

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.

Dans l'avis *Projet de loi-cadre relatif au développement des transports*, le CESE rappelle que la modernisation des transports (électrification et report modal, notamment) implique une transformation profonde et qualitative des métiers, des qualifications et de l'attractivité des emplois, *via* une montée

en compétences et des conditions de travail améliorées²⁴².

Réussir la décarbonation de la chaîne logistique alimentaire supposera ainsi d'accroître les efforts de manière coordonnée pour renforcer les compétences et l'attractivité des métiers dans certains des secteurs concernés. En effet, sans chauffeurs routiers, agents ferroviaires, bateliers et personnels d'entreposage formés aux nouveaux matériels (motorisations bas carbone), aux pratiques de report modal (rail et fluvial), aux outils numériques et à leurs usages, il ne sera pas possible de se conformer aux trajectoires d'émissions. Ces métiers sont déjà en tension - dans la batellerie notamment, où le vieillissement accélère les départs et menace la sauvegarde des compétences. Le CESE, dans l'avis « *Métiers en tension*²⁴³ », analyse la montée des pénuries et leurs causes structurelles (attractivité salariale et conditions de travail, exigences nouvelles liées aux transitions numérique et écologique, contraintes territoriales), en appelant - entre autres - à agir sur l'attractivité et le pilotage prospectif des besoins par métiers et territoires. Dans l'avis « *Mobiliser les acteurs de l'emploi et du travail pour réussir la planification écologique*²⁴⁴ », le CESE précise le rôle des gouvernances nationales, régionales et de branche pour identifier et satisfaire les besoins en emplois/compétences de la transition, et recommande d'inscrire la Gestion des Emplois et des Parcours Professionnels (GEPP) au cœur des démarches régionales - les COP régionales²⁴⁵ - ainsi que d'intégrer systématiquement les compétences de transition écologique

²⁴² CESE, avis *Projet de loi-cadre relatif au développement des transports*, février 2026.

²⁴³ Adopté le 12 janvier 2022

²⁴⁴ Adopté le 15 mai 2024

²⁴⁵ Les COP régionales visent à définir au sein d'une région les leviers d'actions permettant d'atteindre les objectifs nationaux de réduction de GES et de protection de la biodiversité.

dans les certifications et offres de formation. Dans ce même avis, il insiste également sur l'amélioration de l'attractivité (organisation du travail, perspectives de carrière, rémunérations) et la mobilisation des Opérateurs de Compétences (OPCO)²⁴⁶.

Par ailleurs, au niveau des Régions, se développent les Pactes régionaux d'investissement dans les compétences (PRIC), qui permettent, notamment par des appels à projets, une prise en charge financière et méthodologique afin d'accélérer l'adaptation des formations aux métiers en tension et en transition (incluant ceux de la logistique alimentaire). Cela se traduit par un cadre d'élaboration partagé entre État et Régions, des diagnostics de l'emploi et de la formation, des indicateurs de suivi, et un éventuel financement additionnel fléché vers les publics prioritaires. La nouvelle génération de PRIC 2024-2027 devra répondre à l'objectif de hausse des recrutements liés à la décarbonation, avec des protocoles régionaux qui prendront en compte la tension sur certains métiers et la montée en compétences des salariés, en articulation avec les

COP régionales et les feuilles de route territoriales de planification écologique. Des traductions concrètes pour la logistique devront être soutenues : *Pacte pour une logistique métropolitaine* (report modal, verdissement des flottes, foncier logistique, expérimentation de solutions de dernier kilomètre), *Stratégies régionales fret et logistique* (décarbonation, foncier, valorisation de la filière ; multimodalité, transition énergétique). Ces cadres opérationnels permettront de programmer les parcours de montée en compétences (électromobilité lourde, hydrogène, intermodalité rail-fleuve-route, conduite éco-responsable), d'assurer le cas échéant des reconversions et d'organiser le report modal indispensable à la décarbonation du fret. La généralisation de GEPP régionales adossées aux COP et aux pactes sectoriels régionaux/PRIC devra permettre d'anticiper les besoins à l'horizon 2030 - par exemple le risque démographique sur les bateliers - et d'assurer le financement de formations certifiantes en lien avec les branches et les OPCO.

²⁴⁶ Les Opérateurs de Compétences (OPCO) sont des organismes qui ont pour principale mission d'accompagner la formation professionnelle. Ce sont des structures agréées par l'État pour soutenir les entreprises dans le domaine de la gestion des compétences et de la formation.

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

Favoriser une meilleure organisation des circuits de livraison permet de réduire les encombrements et de limiter les émissions de GES. Le retard de planification en matière d'investissements publics apparaît à cet égard regrettable, notamment pour le développement des infrastructures logistiques, la sécurisation des aires de repos et l'adaptation aux mobilités décarbonées.

Il est essentiel de mettre en œuvre une stratégie de décarbonation des transports, visant à réduire de manière significative leur empreinte environnementale, notamment via le déploiement d'un maillage logistique national performant et *via* le soutien au report modal. Cela passe également pour le CESE par la mise en œuvre d'une stratégie en faveur du développement de la mobilité propre, incluant infrastructures de recharge, véhicules à faibles émissions et mobilités actives.

Le CESE considère en effet qu'il est urgent de réaliser un saut qualitatif ambitieux dans l'optimisation des prestations de livraison de la chaîne logistique alimentaire. C'est une question d'impératif écologique mais aussi de souveraineté économique au service de laquelle des prestations de transport performantes et robustes ont toute leur place.

C'est pourquoi le CESE appelle les pouvoirs publics nationaux et locaux, en étroite concertation et collaboration avec tous les acteurs de la chaîne de transport de produits alimentaires, à agir à deux niveaux :

- **A une échelle globale**, quelle que soit la nature des territoires, le CESE recommande d'amplifier et de généraliser les démarches déjà engagées par les opérateurs en faveur de l'optimisation de leurs tournées de livraison (cf. chapitre IV de la partie constats) : planification

des livraisons et suivi de leur bonne exécution, recours accru aux outils numériques de gestion des livraisons, amélioration de la qualité de la flotte de véhicules (motorisation décarbonée et efficacité énergétique), formation continue des chauffeurs à l'écoconduite, etc. Un point d'attention particulier doit être porté à la logistique retour dont l'optimisation doit être systématiquement recherchée (intégration de livraisons à d'autres clients sur le parcours retour, collecte de biodéchets, etc.).

Le CESE recommande en particulier de mobiliser deux leviers. Le premier est la maîtrise de la demande, levier d'action qui présente un potentiel important ; en moyenne le taux de chargement des camions dans l'UE en tonnes de marchandises transportées ne s'élève qu'à 50 % de la charge utile totale des véhicules²⁴⁷.

Le second est la limitation de la distance parcourue via la relocalisation des filières de production et de transformation à la condition que la production locale soit au service de la satisfaction du besoin national et non orientée vers les exportations. Selon l'ADEME si tous les Français s'approvisionnaient en circuit court pour l'alimentation, les distances générées par les transports baisseraient de 70 % et les émissions de CO₂ seraient réduites de 6.7MTéqCO₂²⁴⁸.

La puissance publique (État et CT) doit être mobilisée, y compris sur le volet réglementaire, pour

encourager, par l'application de mesures adaptées aux spécificités de chaque territoire, les économies d'échelle, la mise en réseau et la mutualisation.

- **En milieu urbain**, optimiser la logistique c'est agir sur le dernier km dans un contexte où la raréfaction du foncier, du fait notamment de la concurrence dans son usage, pousse à l'éloignement des plateformes logistiques, accroissant les distances parcourues, et les émissions de GES associées, et rendant difficile le report modal.

La logistique urbaine est soumise par ailleurs à d'autres contraintes : voiries saturées, accès restreint aux centres-villes, stationnement difficile, atteintes à l'environnement, pollutions, etc. Elle présente néanmoins de nombreux atouts au service de la revitalisation des centres-villes : création d'emplois nombreux et non-délocalisables, mobilisation de multiples acteurs économiques (logisticiens nationaux, transporteurs locaux, donneurs d'ordre, clients, etc.).

L'action publique, et notamment celle portée par les collectivités territoriales, doit être la garante de la transversalité des approches (commerce, voirie, circulation, foncier, aménagement, environnement, etc.). Elle doit renforcer le partenariat public-privé et adopter des mesures incitatives fortes (aides financières, octroi de dérogations, par exemple sur les horaires de livraison, mise à

²⁴⁷ 5.3 Caractéristiques du type de véhicule et facteurs de charge par défaut - Réseau pour les mesures de transport

²⁴⁸ ADEME, *avis d'experts sur la transition écologique de la logistique*, op. cit., avril 2025.

disposition d'outils et d'informations en libre-accès, etc.).

En matière de politique foncière, et fortes de leur compétence d'aménageur, les collectivités territoriales doivent selon le CESE mobiliser tous les instruments à leur disposition pour constituer des réserves foncières et intégrer la fonction logistique dans leur programmation immobilière y compris dans des projets mixant les usages (logements, commerces, logistique). En particulier le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), qui coordonne à l'échelle locale la concordance des différents documents sectoriels intercommunaux²⁴⁹, constitue pour le CESE le cadre privilégié dans lequel doit être conduite la réflexion autour de la stratégie foncière du territoire : limitation de consommation du foncier, besoins en matière d'activités économiques et d'équipements, etc. Il peut en outre intégrer les enjeux de logistique dans les documents d'aménagement artisanal et commercial (DAAC) et dans le document d'orientations et d'objectifs (DOO)²⁵⁰. Plus largement, il s'agit pour le CESE d'intégrer dans les documents de planification les enjeux croisés logistique / modes de vie afin de prioriser le développement des commerces en centre-ville. Outre la redynamisation économique qui en découle, le rapprochement des points de distribution des consommateurs est vertueux sur le plan environnemental en facilitant le recours aux mobilités douces. Les commerces en centres villes, à la condition qu'ils permettent une massification des flux, réduisent en effet l'impact de la distribution (2/3 des clients s'y rendent à pied)²⁵¹.

En matière de politique de circulation, les collectivités territoriales doivent rechercher systématiquement des conditions de circulation et de stationnement des véhicules de livraison à la réglementation harmonisée et simplifiée et favorables à l'optimisation des tournées dans le respect des contraintes des ZFE-m. C'est pour le CESE un enjeu fondamental de lisibilité, de compréhension et de bonne application des règles, trop souvent complexes, voire contradictoires.

Ainsi, pour le CESE la collectivité peut :

- Adopter une réglementation harmonisée - gabarits, tonnages, vitesses, aires et horaires de livraison et de stationnement- et favorable à la cyclo-logistique, et développer les infrastructures de recharge électrique et d'avitaillement en GNV ;
- Recourir au contrôle (et à la sanction) au titre du pouvoir de police des Maires dans les territoires concernés par l'obligation de ZFE-m ;
- S'assurer de la bonne visibilité et compréhension des règles applicables aux territoires concernés par des restrictions de circulation liées aux ZFE-m (y compris sur les exceptions prévues pour certains professionnels) ;
- Intégrer dans les Plans de mobilité, pour les territoires qui en ont l'obligation, la nécessité de la logistique urbaine. Cette démarche, initiée à partir des années 90 avec l'élaboration du Programme National Marchandises en Ville (PNMV) souffre d'un retard important en comparaison à la mobilité des personnes.

²⁴⁹ Plan local de l'habitat (PLH), plan de déplacements urbains (PDU), PLUi (intercommunaux) ou PLU communaux.

²⁵⁰ D'autres outils peuvent être mobilisés en complément : projet d'aménagement et de développement durable du territoire (PADD), orientations d'aménagement et de programmation (OAP) qui permettent aux élus la maîtrise de la consommation d'espaces et la définition de nouvelles formes urbaines, etc.

²⁵¹ ADEME, *avis d'experts sur la transition écologique de la logistique*, op. cit., avril 2025.

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

Les infrastructures de stockage et d'entreposage sont indispensables à l'activité logistique et à la décarbonation de celle-ci, néanmoins ce sont des types de bâtiments pour lesquels il manque encore beaucoup d'informations. Sans une connaissance précise et actualisée des données relatives aux entrepôts et plateformes logistiques, il sera difficile – tant pour les opérateurs eux-mêmes que pour l'État et les collectivités – d'optimiser les trajets et les flux, et donc de décarboner l'activité.

Une cartographie opérationnelle (kilomètres parcourus entre les sites, évolution du parc de bâtiments) est donc nécessaire, afin d'anticiper les besoins futurs et d'améliorer l'efficacité économique et énergétique de la chaîne logistique. Il s'agit d'un recensement d'ampleur, nécessitant des mises à jour constantes, afin de ne pas omettre tel ou tel type de bâtiment : entrepôts portuaires et aéroportuaires, infrastructures fluviales, plateformes logistiques, entrepôts frigorifiques et bien sûr silos agricoles.

Une identification des zones en déficit de stockage ou, à l'inverse, de zones aux capacités surdimensionnées, permettra de mieux répartir les sites à implanter dans l'avenir, et mieux articuler les flux entre les bassins de vie et de consommation, les secteurs d'entreposage et les différents réseaux de transport.

Les distances parcourues par les marchandises représentant la première source d'émissions de GES de la logistique, une meilleure connaissance de la répartition des différents sites de stockage et d'entreposage constitue la première étape pour réduire ces émissions. Dans un second temps, il conviendra d'optimiser la localisation de ces sites en fonction de la disponibilité des transports des zones correspondantes.

La Bretagne a par exemple créé son propre programme de transition pour les transports, soutenu par l'ADEME Bretagne, la DREAL et la Région. L'optimisation du positionnement des sites logistiques est notamment mise en avant par ce programme²⁵², avec des fiches action, des référentiels et une labellisation.

Un autre enjeu majeur de la réduction des émissions dans ce domaine est le renouvellement du parc de silos à grains, qui sera également bénéfique à la performance économique de la chaîne logistique. En effet, un parc de silos modernisé et rénové consommera moins d'énergie que des infrastructures plus anciennes. *« Le séchage et la ventilation des grains sont nécessaires afin de les stocker dans de bonnes conditions de conservation. Ce sont des opérations*

gourmandes en énergie notamment en gaz » rappelle la Coopération agricole²⁵³.

Un parc de silos modernisé correspondrait à une augmentation en termes de volume de stockage au plus près des besoins des exploitations agricoles, et donc à une diminution des trajets de transport des denrées. Les émissions s'en verraient ainsi réduites, et donc les coûts également, pour les agricultrices et agriculteurs.

En termes climatiques, des silos plus résilients permettent également de minimiser les coûts assurantiels et d'entretien, même si cela ne concerne pas directement la logistique. En 2022, le ministère de l'Agriculture²⁵⁴ indiquait que *« d'ici à 2050, l'évaluation du coût du changement climatique pour l'agriculture et l'agroalimentaire a été déclinée selon les ordres de grandeur suivants : 1 milliard d'euros par an pour les surcoûts liés à l'eau ; 1 milliard d'euros par an pour les surcoûts liés à l'augmentation des aléas climatiques ; 2 millions d'euros pour le surcoût de mise au point de diagnostics « climat ».*

Le SDES réalise un Atlas des entrepôts à partir de 10 000 m². Ce recensement était précédemment effectué également pour les entrepôts de 5 000 à 10 000 m².

Le décret tertiaire²⁵⁵ impose une réduction progressive des consommations énergétiques des bâtiments du secteur tertiaire, ce qui constitue un moyen important de décarbonation des entrepôts de logistique. Ces entrepôts disposant de surfaces importantes, avec très souvent des équipements de refroidissement, l'enjeu est stratégique pour la filière. En termes opérationnels, une amélioration de l'existant permettra de contenir

252 <https://mixenn.bzh/optimisation-des-flux/distance-parcoursue/>

253 La Coopération agricole, Réduire la conso d'énergie des silos, 2 juillet 2024.

254 CGAER, Rapport de mission d'évaluation et de conseil n° 21044, juillet 2022.

255 <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000038812251>

l'augmentation des coûts de l'énergie : amélioration des isolations, modernisation des systèmes réfrigérants, automatisation grâce au numérique, récupération de la chaleur, recours massifiés aux solutions avec ampoules à LED. Dans un second temps, là où c'est nécessaire, la cartographie actualisée des sites permettra de prioriser ces opérations et d'adapter les investissements en conséquence. Des aides d'État²⁵⁶ ont commencé à être mises en place dans ce domaine.

Si les sites de stockage et d'entreposage consomment de l'énergie, ils peuvent aussi en produire. Ce potentiel reste pour l'instant sous-exploité en ce qui concerne la chaîne logistique alimentaire. L'installation de panneaux photovoltaïques peut être envisagée sur les toits des entrepôts afin d'alimenter en énergie renouvelable les sites eux-mêmes et, à terme, les véhicules à motorisation électrique. Toujours grâce à la cartographie des sites, une cartographie énergétique pourrait voir le jour et accompagner le développement des infrastructures de recharge. *« Une journée où le vent souffle abondamment ou où le soleil brille intensément devrait permettre une gestion efficace de l'énergie produite. Cette énergie doit pouvoir être stockée et redistribuée aux stations de recharge pour éviter toute surcharge du réseau électrique traditionnel »* rappelle France renouvelables²⁵⁷.

PRÉCONISATION #10

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

Il 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 5 000 m² 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 1 000 m²) non-soumis aux obligations du décret tertiaire dans la mise en œuvre d'actions opérationnelles de réduction de leur consommation énergétique.

²⁵⁶ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/tertiaire_privé-on_vous_aide.pdf

²⁵⁷ <https://www.france-renouvelables.fr/guide-energies-renouvelables/energies-renouvelables-infrastructures-recharge-ve/>

Limiter les émissions de GES passe notamment par une organisation de la chaîne logistique alimentaire qui tend à éviter la multiplication des transports vers les points de vente au détail, pour les fournisseurs et pour les consommateurs. Pour ce faire, la densification des commerces de proximité accessibles en mobilité douce est une option à privilégier. La situation générale du commerce de proximité a eu à pâtir de la concurrence et, de manière plus récente, de celle du e-commerce.

Cependant, comme cela a été vu dans la partie relative aux constats, la part de marché du commerce de proximité, longtemps en baisse dans le domaine alimentaire, connaît une progression depuis quelques années. Selon un rapport de la Cour des comptes sur *La politique de l'État en faveur du commerce de proximité* de septembre 2023 : celle-ci serait passée de 22 % en 1993 à 17 % en 2017, avant de remonter à 20 % en 2020. Aux côtés des commerces alimentaires indépendants, la multiplication des superettes des grandes enseignes de distribution, l'évolution des préférences pour une consommation citoyenne ainsi que pour des habitudes de consommation-plaisir ou à l'occasion de promenade, près de chez soi, en évitant de prendre la voiture, contribuent à cette tendance. Le vieillissement de la population est aussi un facteur favorable à plus de commerces de proximité.

L'offre de commerce de proximité nécessite aussi de pouvoir s'appuyer sur des infrastructures adaptées, offrant des solutions d'intermodalité et de stationnement répondant aux besoins des usagers, des solutions de mobilités douces et autour des gares, d'espaces de livraison suffisants et des moyens de transports décarbonés, en particulier pour les ZFE permettant d'approvisionner des commerçants plus nombreux jusqu'au dernier kilomètre. Cela implique des

investissements tant publics que privés, notamment en voirie, en entrepôts, en moyens de transports décarbonés. Cela réclame aussi de maintenir l'attractivité de l'exercice d'activités commerciales. En outre, la conception des circuits courts de l'alimentation urbaine suppose une ingénierie importante.

Le dispositif Action Cœurs de ville (ACV), lancé en 2017-2018, a pensé les enjeux de rénovation des centres-villes de manière transversale de manière à traiter de l'ensemble des aspects de la question. Il prévoit notamment des outils de financement (prêts de la banque des territoires, d'Action logement, aides de l'ANAH et subventions) nationaux et locaux et d'ingénierie que peuvent mobiliser les élus locaux des territoires labellisés ACV. Le montant des engagements financiers de l'État et ses partenaires bancaires dans le programme ACV s'élevait à plus de 11,5 Md en 2024.

Le rapport de la commission d'évaluation et de contrôle des politiques publiques sur le programme ACV a recommandé le renouvellement de ce dispositif après sa dernière échéance en 2026. Il relevait toutefois des résultats mitigés et un impact difficile à évaluer pour le volet commerce. Le rapport décomptait 244 communes ACV, 518 opérations inscrites dans les plans des foncières de redynamisation commerciale de 69 territoires ACV. Entre 2018, date de lancement du programme ACV, et 2022, l'écart entre les taux de vacances commerciales dans les villes ACV et non ACV s'est réduit, à la faveur depuis 2020 d'une diminution générale. Toutefois, depuis 2022, les taux de vacance progressent à nouveau, et de manière plus sensible dans les villes ACV en déprise démographique. Néanmoins, ce programme, qui concernait 11 % de la population nationale et des communes dans une situation globalement plus défavorable que la moyenne nationale et que les métropoles, n'a pas vocation

à couvrir tout le territoire, la mission d'évaluation regrettant un ciblage insuffisant des communes couvertes²⁵⁸.

Plus globalement, le CESE constate l'importance des établissements publics fonciers pour identifier et promouvoir des projets commerciaux durables dans les zones où la vacance commerciale est forte. Son avis de 2021, *Comment redynamiser nos centres-villes et bourgs ?* demandait leur renforcement, ce qui suppose, comme l'indiquait un rapport sénatorial, des ressources suffisantes et régulières pour financer des projets de long terme, dont le coût s'est renchéri s'agissant

de projets de rénovation urbaine ou de réhabilitation²⁵⁹. Le CESE s'inquiète aussi de la substitution d'un système de financement issu des ressources de la fiscalité locale par des dotations et subventions, qui, conséquence du principe d'annualité budgétaire, sont susceptibles de fluctuer. S'agissant des incitations à l'investissement privé, l'avis de 2021 demandait par ailleurs le renforcement des mesures et actions en faveur de la transmission et la reprise des entreprises et des commerces de proximité en confortant en amont sa préparation, en lien avec les réseaux consulaires et en accompagnant mieux les repreneurs potentiels.

PRÉCONISATION #11

Le CESE préconise de :

- Pérenniser et étendre le Programme Action Cœur de ville (ACV), au-delà des seules communes de ce programme, notamment quant aux postes de managers de commerce de ville ou d'intercommunalité et 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 à la ferme, magasins de producteurs, drives fermiers, marchés paysans, épiceries coopératives, associations pour le maintien de l'agriculture paysanne - AMAP).

²⁵⁸ Rapport d'information déposé par le comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques sur l'évaluation du programme Action cœur de ville et présenté par M. Julien Gohel et Mme Sandra Marsaud, Députés, 26 juin 2025.

²⁵⁹ Mission de la commission des finances, Le contrôle budgétaire sur les établissements publics fonciers et d'aménagement, rapporteur : Jean-Baptiste Blanc, 5 juillet 2023.

Axe 4 : Réduire les émissions générées par la production des emballages et la gestion des déchets

Rapporté à la chaîne logistique en général et à la chaîne logistique alimentaire en particulier, le poids GES des emballages est considéré par les spécialistes comme négligeable. Il en est de même quand on s'intéresse à ce même poids rapporté à celui du produit emballé. Pour cette raison, il est difficile aujourd'hui d'estimer le poids GES des emballages. Selon le Conseil national de l'emballage « ils passent sous les radars ».

Toutefois, la recherche d'une décarbonation optimisée de la chaîne logistique alimentaire nécessite d'agir sur tous les maillons. L'utilisation des emballages et la gestion de leur fin de vie en font partie qu'il s'agisse d'emballages primaires (au contact du produit et vendu avec), secondaires (regroupement de produits en lots) ou tertiaires (qui permettent le transport).

Le CESE préconise d'agir à deux niveaux :

- Le premier niveau, opérationnel, concerne les actions à conduire tout au long du cycle de vie des emballages tout en tenant compte des contraintes liées aux DLC et aux exigences sanitaires qui s'appliquent aux produits alimentaires. Il s'agit de prévenir la production de déchets et d'en anticiper la gestion la plus éco-responsable possible en application de la règle des 3R promue par la loi AGECL : prévention par la Réduction à la source ; Réemploi (plusieurs cycles pour un même usage) ; Réutilisation (récupération des

matériaux pour un usage différent)²⁶⁰.

Les leviers d'action, largement documentés, doivent être intensifiés (pour une efficacité maximale) et systématisés le plus possible.

Il s'agit d'abord d'améliorer par l'éco-conception la fabrication des emballages, phase du cycle de vie la plus émissive : privilégier les matériaux les moins énergivores, réduire les prélèvements de matières premières, privilégier l'utilisation de matière première renouvelable, recyclée, valorisable, privilégier les mono-matériaux (à la gestion plus facile en fin de vie), exclure des matériaux certains composants problématiques source de pollution et complexifiant le processus de valorisation en fin de vie : métaux lourds, PVC, etc. ;

Il faut ensuite repenser le besoin en emballages (consommation durant leur phase d'utilisation) dans une logique de « prévention par la réduction à la source » : emballages moins volumineux et moins lourds, conditionnements standardisés et adaptés à un remplissage optimal des camions, emballages d'abord réutilisés puis recyclés ou encore réutilisables / multi-rotations, emballages mutualisés ; Enfin, il faut améliorer la gestion des déchets issus des emballages : suivi précis des tonnages collectés et des modes de traitements appliqués.

²⁶⁰ Le réemploi et la réutilisation sont deux notions différentes, qui se distinguent notamment par le statut de déchets des produits. Réemploi (article L541-1-1- Code de l'environnement) : « Toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui ne sont pas des déchets sont utilisés de nouveau pour un usage identique à celui pour lequel ils avaient été conçus. » Réutilisation (article L541-1-1- Code de l'environnement) : « Toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui sont devenus des déchets sont utilisés de nouveau. »

Selon leur positionnement dans la chaîne logistique, certains opérateurs pourront exiger de la part de leurs fournisseurs la reprise des emballages (cas notamment des magasins de distribution / vente). La « logistique inverse » est pour le CESE une approche très pertinente qu'il convient de développer. Il s'agit de soutenir et de généraliser les initiatives dans le domaine : reprise par les principaux distributeurs des cartons « logistiques » et autres emballages à l'issue des livraisons, élargissement à chaque fois que possible de la gamme de déchets concernés par la reprise. Des initiatives « innovantes » méritent d'être évaluées en vue de leur possible généralisation. C'est par exemple le cas de la démarche, proposée par Loop (« plateforme zéro déchet »), en partenariat avec Carrefour, d'abonnement à un panier de produits dont les emballages, entièrement recyclables, sont repris d'une livraison à l'autre²⁶¹.

- Le second niveau, plus structurant, croise enjeux environnementaux et enjeux de développement économique des territoires. Pour le CESE, il s'agit de mettre à profit la très riche réglementation en matière de prévention de la production de déchets et de la gestion²⁶².

responsable de ces derniers, qu'elle soit communautaire ou nationale, généraliste ou sectorielle.

C'est une opportunité concrète de soutien à la dynamique de réimplantation dans les territoires de sites industriels innovants et engagés dans la transition écologique. Les projets peuvent être portés dans le cadre du plan national d'action pour la réindustrialisation, lancé dès 2017 et plus largement dans le cadre du plan France 2030 (54Md€d'ici à 2030). C'est aussi une source directe d'économie pour les acteurs du secteur : moins de dépense pour l'achat des emballages, moins de dépenses de carburant (matériaux plus légers), etc. Toutefois, de nombreux obstacles existent : contraintes technologiques (écoconception, amélioration du recyclage, etc.) ou encore économiques (compétitivité des solutions proposées, implantation insuffisante des unités industrielles, absence de filières de collecte et de traitement adaptés ainsi que manque de systèmes de tri efficaces, etc.).

Les collectivités territoriales, et en particulier les Régions, peuvent, au titre du développement économique des territoires et dans le cadre des SRADDET, soutenir l'implantation de ces

²⁶¹ *Géographie logistique du système alimentaire français : tendances et perspectives d'évolution - Document de travail n°17* | Ministère de l'Agriculture, de l'Agro-alimentaire et de la Souveraineté alimentaire

²⁶² Selon le ministère de l'Économie et des Finances, « Le terme de « gestion des déchets » englobe, de manière générale, toute activité participant à l'organisation de la prise en charge des déchets depuis leur production jusqu'à leur traitement final. Elle inclut notamment les activités de collecte, transport, négoce, courtage, et traitement – valorisation ou élimination – des déchets. »

unités industrielles. Elles doivent à ce titre mobiliser, avec l'appui des services de l'État, les outils de recherche et d'innovation ou soutenir les initiatives en la matière portées par les acteurs privés : subventions, mobilisation de crédits impôts-recherche et plus généralement toute autre aide à l'installation (mise à disposition à des conditions avantageuses de locaux ou de terrains par exemple).

Enfin, le CESE préconise un renforcement des contrôles du respect des obligations en matière de déchets : pouvoirs de police du Maire, contrôles par les services de l'État (Préfets, inspecteurs de l'environnement, agents chargés du contrôle du transport des déchets, service des douanes, DGCCRF, etc.).

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 pour 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.

Le poids de la production agricole et de la production alimentaire est, comme souligné dans la partie constats du présent avis, majoritaire dans les émissions de GES du système alimentaire. Or, une partie de cette production est gaspillée, soit en amont de la chaîne (au stade de la collecte et de la transformation) soit en aval au stade de la distribution et de la consommation.

La répartition du gaspillage alimentaire tout au long de la filière est la suivante : 14 % pour la production, 20 % pour les industries agroalimentaires (IAA),

7 % pour la distribution et 47 % pour la consommation. **Au total, ce gaspillage est évalué à 16 Md € annuels et à 3 % du bilan carbone national²⁶³.**

Or, réduire le gaspillage alimentaire c'est :

- Réduire en amont les volumes et tonnages de produits transportés et qui ne seront pas consommés. En corolaire, les consommations de carburant et les émissions associées, les besoins en emballages et conditionnements, également sources à leur niveau d'émissions de GES, seront réduits ;

²⁶³ CESE avis *Permettre à tous de bénéficier d'une alimentation de qualité en quantité suffisante* (2025). 2025_10_PBAQQ.pdf

- Réduire en aval les tonnages de produits non consommés et dont le traitement, qu'il s'agisse d'organiser les dons des invendus (et notamment la nécessité de mobiliser du transport) ou de gérer les déchets, génère des émissions supplémentaires de GES. C'est également par ailleurs réduire la gestion des déchets d'emballages.

Le CESE préconise de mettre en œuvre et de s'assurer de l'application de toutes les obligations relatives à la lutte à la source contre le gaspillage alimentaire, comme déjà consigné dans de nombreux avis²⁶⁴ : quantifier précisément les volumes et sources du gaspillage alimentaire, appliquer les obligations de la loi AGECE et EGalim en restauration collective et dans les magasins de vente de produits alimentaires, alléger les règles et normes de commercialisation relatives au calibrage des fruits et légumes, agir sur les emballages, généraliser les réseaux de lutte contre le gaspillage alimentaire (REGAL) et plus largement valoriser et généraliser les bonnes pratiques et les pratiques innovantes portées par les territoires.

Compte-tenu de l'importance du gaspillage alimentaire issu des ménages, le CESE recommande enfin que des campagnes d'information et de sensibilisation d'envergure soient menées en particulier sur le coût supporté par

les ménages (dépenses à l'achat de produits non consommés, fiscalité locale pour la gestion des déchets).

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).

²⁶⁴ CESE, avis *Pour une alimentation durable ancrée dans territoires* (2020) et avis *Permettre à tous de bénéficier d'une alimentation de qualité en quantité suffisante* (2025).

Axe 5 : Organiser dans les territoires une chaîne logistique alimentaire durable en favorisant la contractualisation entre acteurs

Les préconisations formulées dans cet axe doivent être appréhendées en articulation avec celles de l'axe 2 relatif au transport et aux livraisons tant les enjeux d'organisation du territoire rejoignent ceux de l'optimisation du maillon transport/livraison de la chaîne logistique. En particulier, les outils d'aménagement du territoire, en organisant les fonctions de stockage, de distribution et de circulation, contribuent *in fine* à permettre d'optimiser les flux de marchandises.

Réduire les distances entre les différents maillons de la chaîne logistique alimentaire (producteurs, transporteurs, transformateurs, acteurs du stockage intermédiaire, lieux de vente) est nécessaire pour favoriser sa décarbonation. En effet, selon l'ADEME, comme déjà noté, un produit alimentaire que nous consommons a parcouru en moyenne 1 400 km avant d'arriver dans notre assiette et cela donne lieu à des transports effectués en grande majorité par la voie routière, sources d'importantes émissions de GES, le secteur des transports étant le seul à avoir accru ses émissions de GES depuis 1990.

Les progrès à accomplir en ce domaine pour réduire ces distances et favoriser la décarbonation nécessitent de combiner un ensemble d'actions.

Au-delà de l'indispensable optimisation des tournées de livraison, comme recommandé à la préconisation 9, il s'agit de conduire une politique visant à favoriser des filières intégrées locales (production, transformation, consommation) dans une logique de circuits courts et de limitation du transport longue distance. Le modèle des fermes de polyculture élevage a sur ce plan l'avantage de rendre plus autonomes et plus résilientes les fermes grâce à la diversité des productions et à une forme d'économie circulaire entre productions végétales et animales²⁶⁵. La déspecialisation agricole, entre autres, permettrait, outre une résilience supérieure, un meilleur bouclage des cycles de l'azote sur les territoires²⁶⁶. Cela nécessite aussi le maintien d'un maillage territorial équilibré des abattoirs de proximité, avec des solutions alternatives (abattoirs mobiles, caissons d'abattage, etc.)²⁶⁷ et des choix favorisant une implantation optimale d'outils de première transformation de proximité dans une logique de réindustrialisation et de limitation des trajets. Progresser vers ces schémas d'aménagement nécessite de travailler à l'acceptabilité de ces installations par la population et d'identifier les freins à la dynamique de la territorialisation des filières alimentaires.

²⁶⁵ CESE, avis *Les enjeux relatifs aux conditions d'élevage, de transport et d'abattage en matière de bien-être animal* (2019),

²⁶⁶ Audition de Mme Marion Guillou, membre du HCC.

²⁶⁷ CESE, avis *Les enjeux relatifs aux conditions d'élevage, de transport et d'abattage en matière de bien-être animal*.

Divers documents d'aménagement et d'urbanisme, à différents échelons, peuvent exercer une influence importante en ce domaine : le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), le Schéma de Cohérence territoriale (SCoT), à travers le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL)²⁶⁸, ainsi que le Plan de Déplacement Urbain (PDU), obligatoire pour les villes de plus de 100 000 habitants, intègrent dans leurs champs respectifs l'organisation des espaces logistiques, ce qui englobe les enjeux propres à l'optimisation des tournées de livraison (cf. préconisation 9). Pour le CESE, un aménagement et un développement durable des territoires en matière de logistique, notamment alimentaire, passe par une combinaison cohérente et concertée de ces documents d'aménagement et de planification régionaux et locaux. Ceux-ci doivent tendre à la recherche de solutions équilibrées et durables intégrant l'objectif de réduction des distances entre lieux de production agricole,

lieux de transformation et lieux d'entreposage, afin de minimiser les trajets aller-retour longue distance, tout en retenant de manière privilégiée des zones conciliant intérêt économique et faible impact écologique, ainsi que sobriété foncière, notamment *via* l'utilisation de terrains déjà artificialisés. Des aides financières existent, le Fonds vert et l'ADEME soutenant et accompagnant des reconversions de friches, même si ces enjeux ne sont pas totalement intégrés dans les documents d'urbanisme et de planification²⁶⁹.

Dans cette optique de limitation des distances parcourues, le CESE rappelle par ailleurs sa préconisation de décliner territorialement la politique de l'alimentation en s'appuyant sur les projets alimentaires territoriaux (PAT). Il recommande d'assurer leur généralisation pour couvrir l'ensemble du territoire national, au moins à l'échelle intercommunale, avec des périmètres géographiques adéquats au regard des particularités du territoire concerné²⁷⁰.

²⁶⁸ Le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) est un outil du schéma de cohérence territoriale (SCoT) qui vise à orienter l'aménagement du territoire concernant le commerce, la logistique associée et l'artisanat.

²⁶⁹ Haut Conseil pour le climat, *Rapport annuel 2025*, p. 132.

²⁷⁰ CESE avis *Permettre à tous de bénéficier d'une alimentation de qualité en quantité suffisante* (2025).

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.

Le nombre important et la diversité des acteurs intervenant dans la chaîne logistique alimentaire ont été notés dans la partie relative aux constats. Progresser dans la décarbonation de cette chaîne nécessite des actions convergentes en ce sens de l'ensemble des acteurs et une collaboration accrue entre eux.

Pour favoriser cette convergence, une action des pouvoirs publics, État mais aussi collectivités au niveau territorial, ainsi que des divers acteurs de la chaîne logistique, apparaît nécessaire.

Le nombre élevé des références alimentaires différentes produites par les Industries agroalimentaires (Constats IB3) se retrouve dans les lieux de vente de la grande distribution²⁷¹. Combinées avec la réduction des surfaces de stockage dans les points de vente de la grande distribution

(Constats C2), ces deux caractéristiques tendent à accroître le nombre des réapprovisionnements et les transports à vide.

Cette tendance à une plus grande fréquence de réapprovisionnements, souvent en petites quantités et à flux tendus, est par ailleurs favorisée par l'exigence de délais de livraison très courts pratiquée par les IAA et la grande distribution. Ces conduites réduisent les possibilités de massifier les livraisons, qu'il s'agisse de produits agricoles bruts ou transformés. Elles limitent par ailleurs les possibilités de recourir au report modal et au transport combiné, nécessairement massifiés et plus lents.

Inciter à une limitation du nombre de références des produits alimentaires, comme y invite l'ADEME²⁷², et encourager un pourcentage de réserve de stocks

271 Les drives piétons proposent ainsi de 5 000 à 10 000 références. Cf. Constats IB3).

272 Audition de Mme Sarah Martin et de M. Tristan Bourvon, ADEME.

minimum dans les supermarchés et dans les commerces dont les locaux le permettent, contribueraient aussi à diminuer cette pression et à limiter la fréquence des réapprovisionnements. Encourager le stockage plutôt que les flux tendus sur le plan comptable pourrait y contribuer.

Parmi les produits frais, certains, tels par exemple les yaourts, ont une période séparant la date de leur production en laiterie ou en usine de celle retenue comme date limite de consommation (DLC) relativement courte, alors que leur date de péremption réelle va souvent bien au-delà de la DLC, parfois de plusieurs semaines. Il en résulte des réapprovisionnements plus fréquents et des risques de gaspillage, générateurs d'émission de GES qui, pour le CESE, pourraient sans doute être limités. Ne pourrait-on alors envisager de retenir pour ce type de produits une DLC moins restrictive, plus proche de la date réelle de péremption du produit ?

Il serait souhaitable de prendre en compte dans les CILOG les spécificités du domaine alimentaire.

Le CESE souligne de manière plus générale la nécessité, pour favoriser la décarbonation, de privilégier des livraisons mutualisées (par exemple, livraison de yaourts de plusieurs marques différentes à une même enseigne²⁷³), avec des délais de livraisons élargis, le cas échéant avec des transports plus lents, ce qui tend à favoriser de moindres émissions de GES à distance identique parcourue, ainsi que de rationaliser les tournées. Il importera de prendre en compte en ce domaine les particularités des filières et des territoires.

Les marchés d'intérêt national peuvent jouer un rôle important, en liaison avec les acteurs qui travaillent en leur sein, pour massifier et mutualiser le stockage ainsi qu'optimiser le transport, à l'image des démarches exemplaires déployées par le MIN de Rungis (cf. Constats) en matière d'optimisation de la logistique.

²⁷³ Idem.

PRÉCONISATIONS

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 de 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.

Agir autrement pour l'innovation sociale et environnementale

Vaut-il mieux être chauffeur de poids lourd ou agriculteur ?

A voir les tendances décrites dans cet avis, clairement chauffeur.

Nous saluons ce travail sur un enjeu majeur, souvent peu visible : le rôle de la chaîne logistique alimentaire dans les émissions et la transition écologique. Derrière notre alimentation quotidienne se cache en effet un système logistique complexe, fortement émetteur de gaz à effet de serre, où les distances parcourues et la prédominance du transport routier constituent des défis majeurs.

Nous partageons largement l'approche proposée par cet avis et c'est pourquoi nous le voterons : la décarbonation de la logistique alimentaire reposera sur une combinaison d'actions complémentaires. Les orientations de l'avis vont dans le bon sens.

Pour autant cette étape de décarbonation doit aussi être l'occasion de repenser notre alimentation : l'omniprésence du transport entre producteurs et consommateurs a grandement façonné la production. Pour supporter ces trajets, fruits et légumes sont sélectionnés davantage pour leur résistance au transport que pour leur goût ou leur parfum.

C'est dommage pour le consommateur et dommage pour sa santé car nombre de nutriments ne résistent pas au stockage et au transport... et pour son porte-monnaie car le prix d'un aliment est

composé de plus de transport que de travail des champs, accroissant la pression à la baisse des prix à la production.

Peut-on compter sur la loi Egalim et la restauration collective pour rapprocher producteurs et consommateurs ? Pour le moment, cela reste marginal, et peu d'établissements consomment plus de quelques % de produits locaux.

Réussir cette transition suppose donc d'orienter différemment, par des mécanismes économiques, le développement des filières et produits plus locaux.

Dommage que l'avis n'ait pas davantage travaillé cet aspect du sujet. Une fois de plus, il ne faut pas traiter la question du climat indépendamment des questions de santé et biodiversité.

Agriculture

L'ensemble des acteurs de la chaîne logistique alimentaire se sont investis, depuis longtemps, dans une décarbonation de leurs activités. Les auditions menées dans le cadre de cet avis ont permis d'illustrer les nombreux progrès menés par chacun d'entre eux.

À leur écoute, les conseillers de la commission Territoires, Agriculture et Alimentation ont pris conscience de la difficulté d'aller plus loin dans l'amélioration des pratiques. La gestion du dernier kilomètre, la transformation des flottes de poids-lourds ou encore l'intermodalité contiennent des marges d'amélioration mais leur mise en œuvre nécessite des investissements très importants qui ne garantissent pas, pour l'instant, un équilibre économique des

entreprises impliquées. Et cela d'autant moins que les dispositifs réglementaires et fiscaux sont changeants. La stabilité et la pérennité des mesures sont indispensables pour ces investissements.

Le groupe est particulièrement sensible aux préconisations visant à renforcer le soutien des Pouvoirs publics, nationaux et européens, en faveur de la modernisation de toutes les modalités de transports commerciaux.

Le groupe estime par ailleurs que la décarbonation de la chaîne logistique alimentaire ne peut se concevoir sans la prise en compte des engagements pris par nos concurrents étrangers. Le poids des importations dans notre alimentation n'est pas neutre dans le bilan carbone de la filière alimentaire. Il est fondamental, pour le groupe de l'agriculture, que ce point ait été introduit dans l'avis et en remercie les rapporteurs.

Enfin, le groupe soutient également la préconisation 15 qui incite les acteurs à « jouer collectif ». La décarbonation de la chaîne logistique est en effet l'affaire de toutes les parties prenantes et ne peut peser sur un seul de ses maillons.

Le groupe de l'Agriculture a voté pour.

Alternatives sociales et écologiques

À l'évidence, notre groupe partage pleinement l'objectif de décarboner la chaîne logistique alimentaire.

Mais nous considérons que l'approche adoptée dans cet avis est trop restrictive, des préconisations nous posent de réels problèmes, et nous regrettons que certaines formulations soient maladroites.

Tout d'abord, affirmer [page 48 ligne 21 – à préciser avec la mise en page finale de l'avis] que « le progrès technique permet également la sobriété » prête à confusion. Le progrès technique améliore avant tout

l'efficacité énergétique. La sobriété, elle, suppose de réduire la demande. C'est pour nous la priorité. Comme nous l'avons relevé en commission, la formulation actuelle manque de clarté et affaiblit la rigueur du raisonnement.

Ensuite, contrairement à ce qui est sous-entendu [page 67 ligne 17 – à préciser avec la mise en page finale de l'avis], la réglementation européenne ne garantit pas – et ne prétend pas garantir – que les biocarburants utilisés dans le transport routier soient « *intégralement issus de déchets, de préférence produits localement et sans incidence sur la production alimentaire* ». Et laisser entendre que cette catégorie spécifique de biocarburants pourrait contribuer de manière significative, même transitoirement, à la décarbonation du transport routier est trompeur : les matières premières concernées sont très limitées et leurs usages sont disputés. Là encore, nous avons alerté la commission, mais nous n'avons pas été entendus.

Par ailleurs, la préconisation n° 3 qui appelle à « stabiliser la fiscalité et les normes sur les énergies alternatives au diesel » est pour nous une ligne rouge. Elle implique le maintien d'exonérations fiscales massives sur le B100, un carburant controversé, au bénéfice de grandes entreprises de transport et agro-industrielles.

Plus largement, l'absence de remise en cause claire des agrocarburants nous dérange. Leur bilan environnemental est très discuté, et ils mobilisent des cultures comme le colza, le maïs, le blé ou la betterave, avec des risques réels pour la sécurité alimentaire. Et l'installation d'unités de méthanisation pour la production de bioGNV contribue souvent à verrouiller un modèle agricole intensif.

C'est là la limite d'un avis qui fait l'impasse sur la production : au nom de la stabilité réglementaire et fiscale, il soutient des

solutions de décarbonation qui n'en sont pas, et ignore leurs impacts en amont.

On ne décarbonera pas la chaîne logistique alimentaire sans repenser l'organisation du système agricole et alimentaire dans son ensemble : relocaliser les filières, soutenir l'agriculture paysanne, diversifier les productions dans les exploitations et les territoires, donner à chacun et à chacune les moyens de choisir son alimentation, revoir nos politiques commerciales et refuser les accords de libre-échange.

Nous saluons néanmoins plusieurs préconisations utiles, en particulier la n° 6 sur le fret ferroviaire, la n° 8 sur les conditions de travail dans le secteur de la chaîne logistique alimentaire et la n°11 qui mentionne les circuits courts et la vente directe.

Mais compte tenu des confusions – sur lesquelles nous avons pourtant alerté – et des désaccords de fond dont certains aspects ont été exposés ci-dessus, notre groupe a partagé ses voix entre l'abstention et le vote contre.

Artisanat et Professions libérales

La décarbonation de la chaîne logistique alimentaire reste un enjeu essentiel, alors que le transport s'effectue très largement par la route. Favoriser le report modal, agir sur la transition énergétique des véhicules ou encore optimiser les flux, sont donc des priorités. Mais au-delà du transport, les acteurs de l'amont à l'aval, tout comme les parties prenantes que sont les collectivités locales et les

consommateurs, ont aussi un rôle important à tenir pour relever ce défi.

Une grande majorité des TPE alimentaires de l'artisanat et du commerce indépendant sont engagées sur des démarches de transition écologique et énergétique, appuyées en cela par nos organisations professionnelles qui leur fournissent conseils et outils pratiques pour agir.

S'il est nécessaire que nos TPE s'impliquent davantage encore, il est impératif de ne pas exiger que leurs engagements concrets s'accompagnent d'un formalisme administratif complexe ou chronophage qui serait alors contreproductif. A titre d'exemple, la commande publique pour la restauration collective doit pouvoir adapter ses exigences de décarbonation à l'égard des TPE, sinon ces dernières seront, de fait, exclues de ces marchés.

Notre groupe observe que l'Avis a pris en compte ces questions, d'autant que le développement du commerce alimentaire de proximité – en permettant aux habitants de limiter leurs déplacements – est identifié comme un levier crucial pour la décarbonation de la chaîne logistique alimentaire. Y répondre implique notamment de lutter contre la vacance commerciale et de favoriser le maintien de ces commerces et leur accessibilité.

A ce titre, nous approuvons les préconisations 9 et 11 qui appellent à la fois à pérenniser et étendre le Programme Action Cœur de Ville, mais aussi à adopter – dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme – une approche transversale de la logistique urbaine

articulant revitalisation commerciale, mobilités, conditions de circulation, de livraison et de stationnement, y compris au sein des périmètres en ZFE.

Combiner enjeux de redynamisation commerciale et enjeux environnementaux est une approche vertueuse que nous soutenons. Mais encore faut-il pouvoir s'appuyer aussi sur le soutien des consommateurs. L'attrait croissant, observé ces dernières années, pour le commerce alimentaire de proximité doit donc s'exprimer durablement dans les comportements d'achat.

Enfin, le groupe partage l'objectif porté par l'Avis de lutter contre le gaspillage alimentaire, en sensibilisant les consommateurs sur ses coûts à la fois écologiques et financiers. Mobilisés de longue date sur cette question dans leurs activités quotidiennes, nos artisans et commerçants alimentaires ont la capacité d'y contribuer en sensibilisant leurs clients à travers l'offre de paniers antigaspi et le partage de recettes pour accommoder les « restes ».

Le groupe Artisanat et Professions Libérales soutient la nécessité – portée par cet Avis – de mobiliser une pluralité d'acteurs pour réussir la décarbonation de la chaîne logistique alimentaire, il a donc voté cet avis favorablement.

Associations

Le système alimentaire mondialisé a allongé de manière déraisonnable la chaîne logistique. Entre la ferme et l'assiette, la multiplication des intermédiaires, l'hyper-transformation des produits et l'explosion des transports routiers génèrent une part massive de nos émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, aujourd'hui, l'assiette des Françaises et des Français a un coût carbone aberrant et la logistique en est la part immergée. Nos aliments

parcourent en moyenne 1 400 kilomètres avant d'être consommés. Ce modèle, fruit d'une course aux flux tendus et à la mondialisation, est à bout de souffle.

C'est pourquoi, décarboner cette chaîne n'est donc pas qu'une question technique mais un impératif de transformation systémique.

Le groupe des Associations salue le travail des rapporteurs qui ont su mettre en lumière la complexité de cette filière. Cet avis aborde des sujets de manière frontale, sur lesquels nos organisations (notamment environnementales, de solidarité, ou de l'éducation populaire) formulent depuis de nombreuses années des propositions pouvant changer la donne. Certaines d'entre-elles se retrouvent d'ailleurs au sein de cet avis.

Nous soutenons ainsi l'appel à réduire le nombre de références de produits alimentaires qui, pour notre groupe, est une véritable mesure de sobriété qui s'attaque à la surproduction. De même, la volonté de relocaliser via les Projets Alimentaires Territoriaux (PAT), de soutenir les AMAP et les circuits courts, ainsi que le choc d'investissement réclamé pour le fret ferroviaire en reconstituant un pôle public fort, sont d'excellentes orientations que nous partageons.

Concernant les PAT, nous regrettons néanmoins que ces derniers soient trop souvent centrés sur la filière agricole et les acteurs de l'agroalimentaire et non sur les besoins des populations et le droit à l'alimentation (disponible, accessible, adéquate et durable). Preuve une fois de plus, que les habitantes et les habitants qui sont aussi les consommateurs et consommatrices de proximité, ne sont que trop rarement associés à ces projets qui les concernent directement. Nous regrettons que la préconisation 1 de l'avis « Pour une alimentation durable ancrée dans les territoires » appelant

à la création des Maisons de l'Alimentation Durable, n'ait pas été renouvelée et renforcée. Le CESE a une longue histoire de production d'avis de qualité, aux préconisations peu suivies mais fondamentales, nous devrions en être les premiers promoteurs.

Notre groupe émet par ailleurs des sérieuses réserves sur plusieurs points qui nous semblent ouvrir la porte à de fausses solutions.

Ainsi, nous alertons sur le recours aux biocarburants et au gaz naturel. Même assortie de garde-fous, cette orientation reste dangereuse. Nos terres agricoles ont vocation à nourrir les populations, non à alimenter des moteurs thermiques. La méthanisation et les agrocarburants à grande échelle engendrent des dérives productivistes et des destructions de biodiversité que nous ne pouvons cautionner. Encourager ces énergies, même à titre « transitoire », fait peser un risque inacceptable de conflits d'usage sur nos terres agricoles et forestières et rendent la transition indépassable. Un autre problème est qu'en effet les déchets ne suffisent pas à faire tourner et à apporter la variété d'approvisionnement nécessaire pour que les méthaniseurs fonctionnent correctement. Ceux-ci sont d'ailleurs souvent implantés sur des zones « naturelles » pour éviter de perdre de la « terre productive », ce qui mécaniquement augmentent les flux routiers et les digestats le plus souvent épandus peuvent être fortement concentrés en polluants chimiques et métaux lourds.

De plus, face à la prolifération des méga-entrepôts, nous regrettons une certaine frilosité. S'inquiéter des contraintes du Zéro Artificialisation

Nette (ZAN) et limiter l'obligation de panneaux solaires aux seuls entrepôts de plus de 5000 mètres carrés n'est pas à la hauteur de l'urgence foncière et climatique et concède même un recul inacceptable.

Le texte relaie par ailleurs les « inquiétudes » de certains acteurs économiques face au Zéro Artificialisation Nette (ZAN). Pour nous, le ZAN n'est pas un risque, c'est un bouclier vital contre la bétonisation induite par les méga-entrepôts du e-commerce. D'autant que les implantations de sources d'énergies renouvelables sont des exceptions au ZAN, on peut déjà aujourd'hui artificialiser pour cet usage. De plus, limiter l'obligation de toitures photovoltaïques aux nouveaux entrepôts de plus de 5 000 m² est une occasion manquée car l'urgence exige un seuil beaucoup plus bas et une obligation de rénovation pour l'existant.

Enfin, concernant la logistique urbaine du dernier kilomètre, bien que l'avis évoque des conditions de travail « socialement responsables », il manque l'occasion de condamner fermement le recours aux faux-indépendants. Pourtant la décarbonation du « dernier kilomètre » ne se fera pas sans justice sociale. Si l'avis mentionne les conditions de travail, il manque d'ambition face à l'ubérisation et à la précarité qui frappent les livreurs à vélo. Ce alors que nous avons fait adopter un avis sur la précarisation du travail il y a quelques semaines. Il n'y a d'ailleurs pas que le transport pour les conditions de travail, celles par exemple en agroalimentaire sont très difficiles et le travail très mal rémunéré. Tout comme on ne peut raisonner décarbonation des filières

en ne se focalisant que sur les transports, mais bien sur la totalité du cycle de vie des aliments produits.

Nous estimons qu'une cyclo-logistique écologique ne peut reposer sur l'exploitation sociale et que de manière absolue, la transition écologique doit être indissociable d'une transition sociale. Rappelons-nous un slogan qui a marqué notre récente histoire politique « fin du monde et fin du mois, même combat ».

Malgré cet équilibre fragile, entre de réelles ambitions de sobriété et de relocalisation d'une part et des angles morts regrettables sur l'artificialisation et les agrocarburants d'autre part, le Groupe des Associations a fait le choix de voter en faveur de cet avis.

CFDT

Les enjeux de la transition écologique sont prioritaires et les objectifs de la stratégie bas carbone valent engagement pour la mobilisation des acteurs. Pourtant la trajectoire de décarbonation décroche de ses objectifs. L'initiative du CESE de traiter cette problématique dans la logistique alimentaire est donc salutaire et opportune. La guerre au Moyen-Orient qui pèse lourdement sur la logistique mondiale renforce encore sa pertinence.

La logistique joue un rôle important dans nos émissions de Gaz à effets de serre au travers de ses composantes, l'emballage, le transport, l'entreposage, la gestion des déchets et la gestion du dernier kilomètre. La filière alimentaire représente à elle seule, selon l'ADEME, 28 % des flux de marchandises. Comment relever le défi de la décarbonation de la chaîne logistique alimentaire ?

Si nombre d'acteurs du secteur se sont déjà engagés dans des démarches de décarbonation, il convient d'identifier les angles morts, les leviers les plus

significatifs pour amplifier les actions et tenir une trajectoire nécessaire, souhaitable et acceptable pour tous.

L'avis dégage des axes structurants : mieux connaître et suivre les émissions de GES, sortir des énergies fossiles pour le transport, réduire les émissions des plateformes logistiques, donner aux territoires la capacité d'organiser un jeu collectif des acteurs dans un maillage logistique de proximité.

La CFDT est sensible aux préconisations visant à favoriser à terme un mix énergétique à dominante électrique, créer des filières industrielles dédiées, restaurer un volontarisme public fort sur le fret ferroviaire, exploiter davantage notre potentiel fluvial, tout en accompagnant socialement ces mesures. La CFDT retient en particulier la préconisation relative à l'attractivité des métiers, la gestion prévisionnelle des compétences et l'amélioration des conditions de travail. De même les préconisations sur l'organisation en territoire de circuits alimentaires de proximité nous paraissent essentielles. Voilà un avis pragmatique et exigeant que la CFDT a voté.

CFE-CGC

La décarbonation de la chaîne logistique alimentaire constitue un enjeu majeur pour notre pays. Elle touche à la fois à notre souveraineté alimentaire, à notre compétitivité économique et à notre responsabilité climatique. Comme cela est justement indiqué dans l'avis, la logistique alimentaire, qui représente une part significative des émissions de gaz à effet de serre, est aujourd'hui confrontée à un triple défi : réduire sa dépendance aux énergies fossiles, moderniser ses infrastructures et repenser son organisation territoriale.

Le groupe CFE-CGC soutient l'approche systémique proposée par cet avis. La décarbonation ne pourra reposer uniquement sur le verdissement des motorisations. Elle suppose un effort coordonné vers le ferroviaire et le fluvial, l'optimisation des flux, la relocalisation de certaines activités, la modernisation des entrepôts et la réduction des emballages. Elle nécessite également une stabilité réglementaire et fiscale indispensable aux investissements de long terme. Sans visibilité, les entreprises, notamment les PME du secteur agroalimentaire, ne pourront s'engager pleinement dans cette transition.

Mais cette transformation est également humaine. Les métiers de la logistique et du transport sont au cœur de cette mutation. Attractivité des professions, amélioration des conditions de travail, gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, accompagnement des reconversions : ces sujets relèvent du dialogue social. La transition écologique ne réussira que si elle est construite avec les partenaires sociaux, dans les branches et dans les entreprises.

Le groupe CFE-CGC insiste donc sur la nécessité d'un dialogue social renforcé, structuré et anticipateur. La montée en compétences, la sécurisation des parcours et un partage équitable de la valeur au sein de la filière sont des conditions essentielles d'adhésion. En effet, la transition écologique ne doit pas opposer performance économique et justice sociale. Elle doit les conjuguer.

Le groupe CFE-CGC a voté en faveur de cet avis.

CFTC

CGT

Le dérèglement climatique est aujourd'hui dans notre quotidien malgré les courants climatosceptiques. La décarbonation de la chaîne logistique alimentaire représente un enjeu à la fois environnemental et social. Mieux suivre les émissions de gaz à effets de serre pour accélérer notre sortie des énergies fossiles est primordial. Les poids lourds sont à l'origine de 22% des GES des transports et adopter une stratégie claire vers des énergies alternatives au diesel, via l'accompagnement d'un mix énergétique, est incontournable.

Pour rendre plus efficiente cette mesure, une véritable politique du report modal doit être mise en place, avec la modernisation et l'adaptation au changement climatique des infrastructures ferroviaires et fluviales, comme suggéré dans les préconisations.

Dans ce contexte la réaffirmation d'un pôle public ferroviaire en lien avec les infrastructures stratégiques, est l'une des solutions structurantes préconisées par cet avis. Cependant nous ne pouvons passer sous silence l'arrêt du train des primeurs sous la pression de la commission européenne.

Un point de vigilance reste sur le transport fluvial, avec une sollicitation de l'état et des régions pour relancer et soutenir ce mode transport, comme alternative partielle à la décarbonation.

Nous réaffirmons la centralité du dialogue social dans les branches professionnelles pour améliorer l'attractivité des métiers et des conditions de travail dans l'ensemble de la filière logistique.

Une attention particulière est portée sur la décarbonation des emballages et notamment sur leur production nationale à l'instar des entreprises de Fibres Excellences, industrie majeure de la bioéconomie, avec l'objectif d'en faire un outil au service de la réindustrialisation pour le développement des territoires et leur attractivité.

L'enjeu du dernier kilomètre est un élément central dans la décarbonation de la chaîne logistique alimentaire ou l'optimisation des circuits ne doit pas peser sur les conditions de travail des conducteurs et sur les cyclo logisticiens.

Le groupe CGT a voté pour

CGT-FO

La décarbonation des chaînes logistiques alimentaires est un enjeu important pour notre politique environnementale. Ce secteur est en effet à l'origine de près de 16% de nos émissions de gaz à effet de serre (GES). Rappelons qu'à horizon 2030, la France se donne pour objectif de réduire de 40% ces émissions avant d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

Pour le CESE la décarbonation de ce secteur ne peut se faire qu'en agissant sur plusieurs axes. Le groupe FO s'inscrit dans cette approche et la réussite d'une politique de décarbonation dépend en effet du niveau d'implication de l'ensemble des acteurs au cœur du secteur de la logistique alimentaire. Pour autant la prise en compte des enjeux et impacts que les décisions prises peuvent avoir au-delà de ce secteur d'activité ne doit pas être négligée. Les politiques d'accompagnement des transitions

doivent être stables, financées, suivies et leur efficacité contrôlée. Elles doivent garantir notre souveraineté alimentaire.

La décarbonation de la chaîne logistique alimentaire peut donc constituer une opportunité pour un développement industriel et agricole localisés en France. Que ce soit dans le domaine des industries des mobilités, des emballages ou encore de la construction des plateformes d'entreposage, l'innovation doit prendre toute sa place. Il faut privilégier la fabrication de produits en France et moins émetteurs de GES.

Il est par ailleurs important de développer et de valoriser la filière du transport et de la logistique. Elle représente plus de 1.6 million d'emplois en France. Avec une meilleure valorisation et reconnaissance des métiers, le renforcement des formations et la montée en compétences y compris sur les enjeux climatiques, de meilleures conditions de travail et de rémunérations, la filière peut se développer encore plus et se mobiliser pour réussir sa transition vers un modèle économique durable et inscrit dans l'objectif de neutralité carbone.

Le groupe FO remercie le CESE pour ce travail et espère une plus forte mobilisation de l'action publique pour défendre et renforcer cette filière importante pour notre économie. Le groupe FO a voté en faveur de cet avis

Coopération

Le groupe de la Coopération retient un chiffre : ce que nous mangeons parcourt, en moyenne, 1 400 kilomètres avant d'arriver dans nos assiettes. 1 400 kilomètres de camions, de carburant, d'émissions. Or les alternatives décarbonées (train et péniche notamment) ne progressent pas. Elles reculent.

L'avis le dit sans détour : le recul du fret ferroviaire et fluvial est un échec, il faut le transformer. Les objectifs fixés prévoyaient un doublement. La réalité, c'est un décrochage. Ce n'est pas acceptable, au regard de l'urgence climatique. Le groupe de la coopération défend, comme l'avis le préconise, avec force et sans réserve, un réinvestissement massif dans ces infrastructures.

Sur la transition énergétique, le groupe approuve la stratégie en deux temps de cet avis. Un mix transitoire d'abord — B100, BioGNV, issus de filières françaises responsables — pour préserver notre souveraineté et rémunérer nos agriculteurs. Le quasi-tout électrique ensuite, comme horizon clair et assumé. Ce virage comme le souligne l'avis exige deux conditions non négociables : un plan national de bornes de recharge adapté aux poids lourds, et une logistique repensée pour articuler recharge énergétique et optimisation des tournées.

Ensuite, mesurer avant d'agir. Il faut bien sûr mieux et plus précisément cartographier les émissions, c'est la condition de toute politique crédible. Sans données fiables, pas de cap possible.

Enfin, les coopératives que nous représentons sont des acteurs profondément enracinés dans les territoires. Elles portent ce que cet avis appelle de ses vœux : décarboner localement, réduire les emballages et réindustrialiser les régions en développant le recyclage et le réemploi. La transition écologique se construit dans les territoires.

Le groupe de la Coopération a voté cet avis avec enthousiasme. Il remercie et félicite particulièrement les rapporteurs pour ce travail solide, concret et surtout nécessaire.

Entreprises

Le groupe Entreprises salue la qualité de l'avis consacré à la décarbonation de la chaîne logistique alimentaire. Il offre une analyse approfondie, rigoureuse et équilibrée du fonctionnement d'un secteur essentiel pour la souveraineté alimentaire du pays, et identifie avec pertinence les leviers à mobiliser pour accélérer sa transition écologique.

Une ambition à inscrire davantage dans un contexte européen et international

Dans un contexte où l'Union européenne intensifie ses objectifs climatiques – avec le Pacte vert, le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) ou encore les exigences de verdissement du transport – le Groupe Entreprises estime nécessaire de replacer la décarbonation de la logistique alimentaire dans une dynamique pleinement européenne et internationale.

Les entreprises françaises évoluent en effet dans un marché ouvert, marqué par une concurrence intra européenne et mondiale. Toute stratégie de transition doit donc s'articuler avec les cadres européens pour garantir la cohérence des réglementations, l'harmonisation des normes et des calendriers et une équité concurrentielle entre États

membres, afin d'éviter tout risque de distorsion défavorable aux entreprises françaises.

Dans le même esprit, le développement des infrastructures ferroviaires, fluviales ou énergétiques – qu'il s'agisse du réseau TEN-T, des corridors logistiques européens ou des hubs multimodaux transfrontaliers – doit s'inscrire dans une vision partagée à l'échelle européenne,

Un regard positif sur la dynamique engagée par les entreprises

Les entreprises, et notamment les acteurs français de la logistique alimentaire, sont déjà largement engagées dans la transition. Le Groupe Entreprises souhaite valoriser cette dynamique, fondée sur des investissements croissants dans des flottes plus propres, la modernisation des entrepôts et plateformes et le recours accru au numérique et à la mutualisation des flux. Cette mobilisation montre que les entreprises sont prêtes à jouer un rôle moteur dans la transition, sous réserve que les conditions d'un environnement stable et prévisible soient réunies.

Malgré ces avancées, plusieurs enjeux importants soulignés, à juste titre, dans cet avis méritent d'être renforcés :

Les coûts de transition restent significatifs pour tous les acteurs, et particulièrement pour les PME et TPE qui constituent l'essentiel du tissu économique de la logistique et de l'agroalimentaire. La compétitivité européenne doit rester un guide central pour limiter l'exposition de ces entreprises aux distorsions de concurrence. Elles doivent être accompagnées et protégées d'obligations mouvantes, peu compréhensibles sur le terrain en fin de compte à leur pérennité.

Les infrastructures ferroviaires, fluviales et énergétiques demeurent

insuffisamment dimensionnées

(préconisations 5 et 6). Un effort massif, coordonné et durable, aligné avec les programmes européens existants, est indispensable pour rendre crédible le report modal et l'électrification et une amélioration de la qualité de service.

L'instabilité normative et fiscale freine les investissements. Une harmonisation européenne des règles sur les biocarburants, les émissions ou les zones à faibles émissions constituerait un facteur clé de confiance pour les entreprises françaises.

Les circuits courts (préconisation 9)

et leurs besoins logistiques spécifiques restent peu pris en compte. Leur professionnalisation pourrait être soutenue par des outils européens existants (programmes ruraux, interconnexions régionales).

Le numérique, levier majeur d'optimisation et d'efficience, mérite d'être davantage valorisé, notamment au travers des initiatives européennes liées aux données de transport (freight data space, eFTI) pour optimiser les flux, réduire les distances et améliorer la coordination logistique transfrontalière.

Dans ce contexte, le Groupe Entreprises identifie et partage plusieurs des leviers proposés pour garantir une transition réussie :

Stabiliser durablement le cadre

réglementaire et fiscal, en renforçant la coordination européenne pour assurer une visibilité pluriannuelle.

Accélérer les investissements dans les infrastructures (préconisation 6), en mobilisant pleinement les financements européens (MIE, BEI, fonds de cohésion).

Renforcer l'accompagnement des PME/TPE, en ingénierie, en compétences et en financement, mais également le commerce de proximité en favorisant l'organisation d'une chaîne logistique

alimentaire durable et un maillage suffisant de ces commerces sur les territoires (préconisation 11).

Encourager une commande publique exemplaire

(préconisation 4), réaliste et cohérente avec les capacités économiques et techniques des filières.

En conclusion, le Groupe Entreprises reconnaît le potentiel important de la France dans une logistique alimentaire bas carbone. La réussite de la transition reposera sur une stratégie progressive, sécurisée et mieux articulée

avec les cadres européens, afin d'être soutenable pour toutes les entreprises et acceptable pour les consommateurs. C'est pourquoi, **le financement global de la transition doit être clarifié**. Les investissements nécessaires, publics comme privés, doivent s'inscrire dans une planification pluriannuelle cohérente avec les stratégies européennes et les engagements du *Green Deal*. Si la transition n'est pas correctement accompagnée, le Groupe entreprises met en garde contre une potentielle hausse des coûts logistiques susceptible de se répercuter sur les prix alimentaires et de favoriser la concurrence étrangère et **une fragilisation des petites entreprises** plus vulnérables face aux coûts de décarbonation.

Le groupe Entreprises vote cet avis.

Environnement et nature

Conformément à ce qu'annonce son titre, cet avis met en lumière un maillon essentiel de notre système alimentaire. Il montre que ce que nous mangeons et buvons génère des centaines de kilomètres de

transport et que l'alimentaire est la première filière contributrice au transport de marchandises.

Les constats posés et les préconisations proposées vont dans la bonne direction. Accélérer l'électrification des poids lourds, développer le fret ferroviaire et fluvial, optimiser les tournées, soutenir le commerce de proximité ou réduire l'impact énergétique et foncier des entrepôts : tout cela contribue à aligner la logistique alimentaire sur les objectifs climatiques de notre pays et de l'Union européenne.

Pour autant, en se concentrant sur le transport, la logistique et le stockage, l'avis ne couvre pas l'ensemble des déterminants climatiques de notre alimentation et minimise, en quelque sorte, l'amont comme l'aval du sujet.

En amont, il n'aborde pas la production agricole, qui reste le premier poste d'émission de la filière loin devant les transports, ce sans même intégrer la part relevant de la déforestation importée. Sans évolution profonde des modèles de production, la meilleure logistique restera au fond au service d'un système qui continue de dépasser les limites climatiques et écologiques. En aval, la place du consommateur aurait mérité d'être plus amplement analysée, que ce soit au regard des déplacements des ménages et de leur rapport au fameux « dernier kilomètre », ou en ce qui concerne la composition idéale d'un « bol alimentaire » mesuré en protéines animales comme en aliments ultratransformés.

Pour notre groupe, ces deux dimensions – production et

consommation – justifieraient chacune un avis ultérieur du CESE afin que l'ensemble de la chaîne alimentaire, du champ à l'assiette, puisse être analysé, et non pas seulement la gestion des kilomètres qui les séparent.

C'est d'autant plus important que cette logistique comporte encore nombre d'autres impacts, le plus souvent collectifs : artificialisation des sols, congestion urbaine, nuisances, atteintes aux paysages et à la biodiversité, mais aussi conditions de travail souvent difficiles dans les métiers du transport et de l'entreposage.

Pour ces différentes raisons, notre groupe a partagé ses votes.

Familles

Les constats sont posés dans le présent avis sous l'angle des pratiques des consommateurs. Ainsi les déplacements des consommateurs pour faire des achats, en majorité en voiture, représentent 14,3 % des émissions de la logistique alimentaire. Le rôle des consommateurs est, dès lors, important pour décarboner cette chaîne logistique. En effet, leurs choix peuvent directement influencer la manière dont les aliments sont produits, transportés, transformés, emballés et distribués. En modifiant leurs habitudes d'achat et de consommation, les familles, les citoyens peuvent contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Dans ce cadre, les préconisations 11, 12 et 13 sont des leviers permettant d'optimiser la décarbonation de cette chaîne.

Tout d'abord favoriser un maillage suffisant des territoires en circuits courts permet non seulement de privilégier les produits locaux et de saison mais aussi de diminuer l'empreinte carbone liée au transport et au stockage.

Ensuite, concernant les emballages des produits alimentaires, l'action des consommateurs peut jouer un rôle clé dans la décarbonation ainsi que sur leur santé. De nombreuses études en témoignent, la dépendance au plastique s'est imposée à chaque étape de la fabrication des aliments, depuis le traitement des semences jusqu'aux emballages des produits. Il y a urgence à développer et amplifier les alternatives pour s'en affranchir.

Enfin, la réduction du gaspillage alimentaire constitue un levier majeur. Une part importante de la nourriture produite n'est jamais consommée. En planifiant leurs achats, en conservant correctement les aliments et en valorisant les restes, les consommateurs peuvent réduire ce gaspillage et par voie de conséquence les émissions associées. Familles rurales, par exemple, organise pour ce faire des ateliers de sensibilisation culinaire autour de la cuisine anti-gaspi et d'utilisation de tous les aliments.

Le groupe Familles a adopté l'avis.

Organisations étudiantes et mouvements de jeunesse

Du premier au dernier kilomètre, notre chaîne alimentaire représente une part de plus en plus importante du poids de nos modes de vie sur l'environnement. Son impact ne se réduit pas aux émissions de gaz à effet de serre émises mais concerne aussi le recul des espaces verts face à la bétonisation, la pollution des sols et des eaux ou encore le bouleversement de la biodiversité.

L'enjeu autour du dernier kilomètre, tel qu'il est nommé dans cet avis, doit alors venir interroger nos modes de consommations alimentaires dans leur globalité, et les systèmes mis en place

pour véritablement favoriser la relocalisation et l'accès aux circuits courts pour toutes et tous.

Lorsque seul un quart des aliments consommés sur place est produit localement, comme dans les Outre-Mer, l'enjeu de décarbonation de la filière ne peut donc se restreindre à la chaîne d'approvisionnement et doit venir interroger le couple production - consommation.

La commission avait fait le choix, dès le début de cette saisine, d'écarter les enjeux afférents à l'origine même de cette chaîne, ceux de la production agricole notamment. Néanmoins, une réflexion autour de la décarbonation de notre chaîne alimentaire ne pourra être véritablement cohérente qu'en osant y associer la décarbonation de notre alimentation dès sa production, et jusqu'à sa consommation.

Considérer l'impact carbone de toute la logistique autour de l'acheminement de nos denrées alimentaires doit aussi permettre d'engager une réflexion ambitieuse sur le gaspillage qui s'y accumule, tant dans les emballages que dans les rayons, et jusque dans les assiettes des restaurants. La préconisation 13 prend ici toute son importance. L'ensemble des acteurs de la filière doit pouvoir être accompagné pour ne plus simplement réduire mais repenser la chaîne à l'aune de la sobriété et de la revalorisation. Rappelons toutefois que la sobriété ne doit pas devenir le nouveau sobriquet du développement durable mais bien constituer une perspective enthousiaste pour réinventer de manière systémique nos façons de faire et nos manières d'être au monde.

Nous relevons également la place donnée au fret ferroviaire dans cet avis. Aujourd'hui menacé, il constitue pourtant une alternative durable aux transports routier et aériens amplement plus polluants. Il est urgent de le préserver. Les biocarburants peuvent, en effet, apparaître comme de douces sirènes technicistes de la décarbonation mais la réalité de leur développement aujourd'hui ne nous permet pas d'en faire de solides options, à même de détrôner celles déjà sur les rails. L'avis le dit lui-même : "passer à des motorisations et des carburants alternatifs ne suffira pas pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050".

En espérant que ce texte ouvre sur d'autres réflexions ambitieuses pour une réinvention de nos systèmes alimentaires, nous avons voté pour cet avis.

Outre-mer

Le contenu de nos assiettes a un impact non seulement sur la santé des populations mais sur l'ensemble de la planète. Néanmoins, s'interroger sur la décarbonation de la chaîne alimentaire nous invite de facto, à faire de la différenciation territoriale un enjeu fondamental. Car comment traiter de l'empreinte énergétique et carbone de la production à l'alimentation des populations qui vivent sur des territoires insulaires et éloignés lorsqu'ils sont, de surcroît dépendants des importations ?

En effet, les enjeux de l'alimentation dans les Outre-mer se posent à la fois en termes quantitatifs, structurels que conjoncturels.

Héritiers du modèle qui a consisté

à satisfaire exclusivement les besoins de la métropole en étant le grenier de la France, ces territoires n'ont encore d'autres choix aujourd'hui, de privilégier les cultures traditionnelles à fortes valeurs exportatrices que vivrières.

De plus, les agricultures ultramarines souffrent de difficultés liées à la taille des exploitations agricoles, à la forte concurrence en provenance des pays des ACP (Afrique, Caraïbes, Pacifique), au déficit de diversification et de structuration des filières.

Toutefois, cet avis permet aussi de tordre le cou à certaines croyances. En dépit de notre forte dépendance alimentaire aux importations qui varie de 63 % à 98% selon les territoires, le transport de ces importations représente une très faible part de l'empreinte carbone. Alors si certains croient que ces territoires éloignés auraient un bilan carbone de l'alimentation exorbitant, on leur répond qu'il n'est que de 6 % en moyenne. Pareil, pour l'empreinte carbone de l'alimentation par habitant et par an, elle est pratiquement équivalente à celle de l'hexagone. En revanche, la production ultramarine pèse encore trop sur cette empreinte.

Dès lors, l'objectif pour chacun consiste à concilier compétitivité agricole, performance environnementale et aménagement du territoire.

Si de nombreuses politiques publiques ont fixé comme ambition que les Outre-mer atteignent l'autonomie alimentaire, il faut surtout :

- Impulser de véritables diversifications agricoles permettant de satisfaire les besoins et les marchés locaux ;
- Réduire la part de produits industriels importés ;
- Poursuivre la diminution considérable d'intrants pour éviter la pollution des sols. Cette nouvelle approche

suppose des efforts de recherche et développement répondant ainsi au souci de modernisation et de sécurité alimentaire indispensable pour nos populations.

Néanmoins ces approches seules ne suffisent pas à répondre aux enjeux de décarbonation de la chaîne logistique alimentaire. Il y a encore des défis à relever sur le poids des transports et les lieux d'approvisionnement qui pourrait se faire dans nos bassins régionaux plutôt que depuis l'Hexagone.

Le groupe des Outre-mer a voté l'avis.

Santé & citoyenneté

L'alimentation a souvent été au cœur de nos travaux à plusieurs titres :

- Elle est vitale pour l'ensemble de nos concitoyens
- C'est un déterminant de santé,
- Elle concerne un grand nombre d'entrepreneurs et de salariés,
- C'est un secteur d'activités économique multiple.

Aujourd'hui, nous traitons ce sujet sous l'angle de la recherche de solutions pour diminuer l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre générées par les opérations de transports et de transformation des denrées alimentaires.

Parmi les solutions, nous pensons naturellement aux circuits courts qui garantissent et concilient, à l'échelle territoriale, production et consommation, justice sociale et économique. Ils permettent de limiter la chaîne logistique alimentaire, réduisant ainsi les intermédiaires et les émissions liées au transport.

Le groupe Santé & Citoyenneté estime également important d'insister sur le développement des Projets alimentaires

territoriaux qui participent de cette démarche, en rassemblant, sur un territoire, les acteurs locaux dans une approche décroïsonnée et de démocratie alimentaire (ESS, collectivités, agriculteurs, citoyennes et citoyens, acteurs de la recherche et entreprises).

L'agriculture urbaine existe aussi. Même si son développement reste limité, elle permet de produire au plus près des lieux de vie, de limiter le transport des denrées agricoles et ainsi de réduire les pollutions notamment atmosphériques. Un précédent avis du CESE, et certaines études plus récentes, indique que ce type d'agriculture pourrait nourrir jusqu'à 10 % de la population urbaine.

Limiter les distances de transports pour diminuer les émissions nocives, développer des modes de transports moins polluants, limiter les intermédiaires, les emballages et, en bout de chaîne, le gaspillage alimentaire ... voilà les ingrédients de la recette ou les leviers, pour décarboner la chaîne logistique alimentaire.

Le groupe Santé & Citoyenneté a voté cet avis.

UNSA

Nos concitoyens sont de plus en plus attachés au fait de savoir comment ce qui se retrouve dans leurs assiettes a été produit, quel impact la production peut avoir sur l'environnement et la santé.

Ils sont en revanche souvent moins avertis sur les conditions dans lesquelles ce qui se trouve dans leurs assiettes est arrivé jusqu'à eux.

La chaîne alimentaire française est l'occasion de croiser nombres de chiffres impressionnants. 24 000 entreprises, 17 marchés d'intérêt national, 1,45 millions de travailleuses et de travailleurs dans le secteur des transports et de l'entreposage.

L'occasion aussi de mettre en face de cette logistique, les émissions de gaz à effet de serre produits et d'aller plus loin dans la finesse de ces mesures.

Cet avis, particulièrement bien documenté et didactique explore l'ensemble des leviers pour faire baisser significativement les GES.

Face à ces constats et ces chiffres, l'avis pointe, à raison, les difficultés de lutter efficacement contre les émissions de GES avec un thermomètre si peu précis et l'UNSA soutient les préconisations permettant d'établir, de la manière la plus fine possible, les émetteurs et les volumes.

Afin de les réduire, l'avis préconise de sortir des énergies fossiles et l'UNSA insiste sur les précisions apportées pour la préconisation 3 sur les biocarburants, en rappelant le caractère ponctuel et d'appoint de ce type d'énergie.

L'avis préconise à juste titre de favoriser le report modal et de développer l'intermodalité en investissant dans la modernisation et l'adaptation au changement climatique des infrastructures ferroviaires et fluviales. Si l'UNSA approuve les préconisations relatives au fret elle rappelle cependant que la loi cadre transport, actuellement en débat au Parlement, fait l'impasse sur le fret ferroviaire et son financement.

L'attractivité des métiers, les

conditions de travail et la nécessaire concertation avec les partenaires sociaux pour anticiper les évolutions de ces métiers sont des enjeux cruciaux et l'UNSA approuve cette préconisation

Autour de ces 5 axes, et de ces préconisations, l'avis permet à la fois d'englober toutes les dimensions de la chaîne logistique alimentaire et les leviers pour la décarboner, merci aux rapporteurs pour ce travail et l'UNSA a voté cet avis.

Scrutin

Le CESE a adopté cet avis.

Nombre de votantes et de votants : 129

Pour : 116

Contre : 4

Abstentions : 9

Ont voté pour

GROUPE	COMPOSITION
Agir autrement pour l'innovation sociale et environnementale	Mme Djouadi, MM. El Jarroudi, Hammouche, Levy-Waitz, Mmes Roux de Bezieux, Tordeux Bitker, Tutenuit.
Agriculture	M. Biès-Péré, Mme Blin, MM. Dagès, Durand, Mme Fournier, M. Gangneron, Mmes Lion, Sellier, Vial.
Artisanat et Professions libérales	MM. Anract, Chassang, Mmes Munoz, Niakaté, M. Repon.
Associations	Mme Belhaddad, MM. Bobel, Boivin, Deniau, Mmes Doresses Dewas, Jourdain-Menninger, Martel, M. Miribel, Mmes Monnier, Sivignon, Thoury.
CFDT	Mmes Caillet, Clément, Duboc, Gresset Bourgeois, MM. Guihéneuf, Lamberdière, Lautridou, Mariani, Mmes Pajarès y Sanchez, Thiéry, MM. Tivierge, Torchet.
CFE-CGC	Mme Gayte, MM. Nicoud, Souami.
CFTC	Mme Chatain, MM. Heitz, Lecomte.
CGT	MM. Bebin, Fontanié, Mme Gallet, M. Garcia, Mmes Helfter, Hoeffling, MM. Le Corre, Michaud, Oussedik, Mmes Rouchy, Tatot, M. Vire.

CGT-FO	M. Cambou, Mmes Delaveau, Marot, MM. Quillet, Sabot.
Coopération	MM. Grison, Landriot.
Entreprises	MM. Asselin, Blachier, Mmes Carlac'h, Couderc, M. Creyssel, Mme Dubrac, M. Goguet, Mme Guerniou, MM. Julier, Kling, Moisselin, Salleron, Mmes Salvadoretti, Tomé-Gertheinrichs, Ullern, MM. Vermot Desroches, Vidor.
Environnement et nature	MM. Beauvais, Boucherand, Mmes Donge, Lelièvre, Martinie-Cousty, M. Métais.
Familles	Mmes Balducchi, Carlier, MM. Desbrosses, Erbs, Mme Gariel, M. Marmier, Mmes Picardat, Quaranta.
Non-inscrits	MM. Bonnefond, Breton.
Organisations étudiantes et mouvements de jeunesse	M. Eyriey, Mme Hamel, MM. Jeanne-Rose, Occansey.
Outre-mer	Mme Bouchaut-Choisy, M.Leung, Mme Sirder.
Santé et Citoyenneté	M. Da Costa, Mme Joseph, M. Raymond.
UNSA	Mme Arav, MM. Darwane, Truffat, Mme Vignau.

Ont voté contre

GROUPE	COMPOSITION
Alternatives sociales et écologiques	Mmes Calmels, Gondard-Lalanne.
Environnement et nature	Mme Claveirole, M. Compain.

Se sont abstenu.e.s

GROUPE	COMPOSITION
Alternatives sociales et écologiques	M. Meyer.
Environnement et nature	M. Gatet, Mmes Journé, Marsaud, M. Mayol, Mmes Ostria, Popelin, M. Richard.
Non-inscrits	M. Bazot.

Annexes

1

Composition de la commission Territoires, agriculture et alimentation à la date du vote

Président

Henri BIÈS-PÉRE

Vice-présidents

Cécile OSTRIA

Jean-Louis JOSEPH

Agriculture

Henri BIÈS-PÉRE

Catherine LION

Florence SELLIER

Anne-Claire VIAL

Alternatives sociales et écologiques

Marie-Pierre

CALMELS

Artisanat et

Professions libérales

Joël FOURNY

Jean-François

GUIHARD

Associations

Astrid GUYART

Benoît MIRIBEL

C.F.D.T

Ingrid CLEMENT

Monique GRESSET-

BOURGEOIS

Sébastien MARIANI

Franck TIVIERGE

C.F.E.-C.G.C.

Véronique BIARNAIX-ROCHE

C.G.T.

Anne GARRETA

Fabrice MICHAUD

C.G.T.-F.O.

Alain ANDRÉ

Dominique DELAVEAU

Coopération

Christophe GRISON

Marie-Noëlle

LIENEMANN

Entreprises

Bruno CAVAGNÉ

Didier GARDINAL

Thierry JULIER

Olivier SALLERON

Environnement et Nature

Maud LELIÈVRE

Michel METAIS

Cécile OSTRIA

Familles

Dominique MARMIER

Non-inscrits

Bernard BRETON,

Jean-Louis JOSEPH

Alain POUGET

Organisations étudiantes et mouvements de jeunesse

Agathe HAMEL

Outre-mer

Yannick CAMBRAY

2

Listes des personnes auditionnées et rencontrées

Listes des personnes auditionnées

Mme Isabelle ALBERTALLI

Directrice Climat BPI France

Mme Florence ALLOT

Directrice du HCC

M. Teodor ARITON

Président de la commission Transport,
Coopération LCA

M. Tristan BOURVON

Coordinateur logistique et transports
de marchandises au service transports
mobilités ADEME

M. Alphonse COULOT

Délégué général de l'Alliance
pour la décarbonation de la route

Mme Cécile DAILLY

Directrice des transitions Association
nationale des industries agro-alimentaires
ANIA

M. Olivier FENNO-FEYDEL

Directeur général Réseau Vivalya
de grossistes alimentaires

M. Louis-Pierre GEFFRAY

Directeur du programme décarbonation
SGPE

M. Philippe GIGLEUX

Directeur relations institutionnelle
Coopérative U

Mme Marion GUILLOU

Membre du Haut Conseil pour le climat
HCC

M. Joseph HAJJAR

Chef du pôle décarbonation SGPE

M. Stéphane LAYANI

PDG Marchés d'intérêt national MIN

Mme Sarah MARTIN

Cheffe du service agriculture, forêts
et alimentation de l'ADEME

M. Renan MÉGY

Directeur stratégie et transformation
SNCF

M. Jean MOREAU

Président fondateur de Phenix

Mme Alexia PESTRE

Responsable énergie et transport
Coopération LCA

Mme Hélène de SOLERE

Cheffe de projet Logistique Urbaine
et Interurbaine durable du CEREMA

M. Ludovic VAILLANT

Directeur de l'équipe de recherche
MATRIS Mobilité transport du CEREMA

Mme Sylvie VAISSAIRE

Directrice qualité durabilité Coopérative U

Mme Caroline VÉRAN

Directrice du cabinet de RSE Croissance
Bleue

Liste des personnes reçues en entretien

Mme Sandrine BIZE

Cheffe du département sécurité hygiène
qualité environnement du CGAD

Mme Isabelle BRICARD

SG du CGAD

M. Marc BUISSON

Secrétaire général Ingénierie financière
UpCoop

M. Olivier CANONNE

Responsable développement durable-
RSE chez SYSCO représentant
Les Grossistes Alimentaires de France

M. Thomas CHAMBOLLE

Directeur général EURALIS

M. Alain CHARVILLAT

Directeur Céréales export SENALIA

M. Antoine COLLETTE

Directeur général SODIAAL

M. Thomas COURTOISDirecteur supply chain Lesieur
(filiale avril) AVRIL**M. Jacques DÉRONZIER**Président représentant grossistes
alimentaires**M. Tom DORON**Directeur affaires réglementaires
AVRIL**M. Alexandre FILIPPI**

Directeur RSE AVRIL

M. Eloi FLIPODirecteur Transports et report
modal chez VNF**Mme Alexia FROMANGER**Déléguée générale chez Les
Grossistes Alimentaires de France**M. François FULCONIS**Professeur management logistique
et Supply Chain à l'Université
d'Avignon**M. Ronan LAFROGNE**

Directeur qualité/RSE BIOCOOP

M. Lionel LEMAIRE

Directeur des transports IN VIVO

M. Michael LE RUResponsable SSE et RSE chez
EVEN représentant Les Grossistes
Alimentaires de France**M. Philippe LESTRADE**

Directeur général SENALIA

M. Ludovic MAITRIASResponsable du programme
Développement Durable chez
METRO représentant Les
Grossistes Alimentaires de France**M. Gilles MANUELLE**Président Directeur général
de FLUDIS**M. Clément MAUBOUSSIN**Coordinateur de la responsabilité
environnementale COOPERL**Mme Aline MUZARD**Directrice Affaires publiques
IN VIVO**M. Matthieu PECQUEUR**

Responsable RSE COOPERL

Mme Chloé PETITChargée RSE chez DUCREUX
représentante Les Grossistes
Alimentaires de France**Mme Stéphanie PLANQ-FORTRYE**

Chargée de mission chez VNF

Mme Anna Vanessa PROFIZI

Directrice innovation et RSE/ GMP

M. Yanis ROUBI

Chargé mission auprès SG AVRIL

M. Aurélien ROUQUET,Professeur management
de la logistique et supply chain
à Néoma BS**M. Xavier ROUX**

Directeur supply chain AVRIL

Mme Christel TEYSSEDE

1ère Vice-présidente du CGAD

Mme Isabelle WEBERDirectrice affaires réglementaires
SAIPOL AVRIL

3

Bibliographie

ADEME, avis d'experts sur la transition de la logistique, données 2019, avril 2025

ADEME, avis d'experts : La transition écologique de la logistique : état des lieux et recommandations pour atteindre les objectifs de transition écologique en 2020 et 2050, avril 2025

ADEME, eXtrême Défi Logistique : l'ADEME dévoile les lauréats, mai 2025

ADEME, Appel à projets Thèses, Édition 2026

Ambition France transports, Contribution de VNF, juillet 2025

Ambition France transports, Contribution de France logistique, juillet 2025

Ambition France transports, L'avenir du financement des mobilités, atelier 4- Report modal et transport de marchandises, juillet 2025

Assemblée Nationale, Rapport d'information, L'articulation des politiques publiques ayant un impact sur la lutte contre l'artificialisation des sols, avril 2025

Assemblée Nationale, Rapport d'information, comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques sur l'évaluation du programme Action cœur de ville, juin 2025.

Auchan RETAIL France, communiqué de presse Villeneuve d'Ascq, Sobriété énergétique : Auchan renforce l'ensemble de son action pour optimiser son impact, octobre 2022

Carbone 4, Quelles technologies pour les poids lourds longue distance de demain ? Janvier 2025

Carine Barbier, Christian Couturier, Prabodh Pourouchottamin, Jean-Michel Cayla, Marie Silvestre et Ivan Pharabod, L'empreinte énergétique et carbone de l'alimentation en France de la production à la consommation, janvier 2019

CEREMA, Le bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES ou bilan carbone) et le plan de transition, mars 2025

CESE, avis, Les circuits de distribution des produits alimentaires, mai 2016

CESE, avis et rapport, Les nouvelles formes du travail indépendant, novembre 2017

CESE, avis, Les enjeux relatifs aux conditions d'élevage, de transport et d'abattage en matière de bien-être animal (BEA), novembre 2019

CESE, avis, Pour une alimentation durable ancrée dans territoires, décembre 2020

CESE, avis, Mission commerce saine gouvernementale, février 2021

CESE, avis, Métiers en tension, janvier 2022

CESE, avis, Quels besoins de gouvernance pour les différents usages de la biomasse ? mai 2023

CESE, avis, Mobiliser les acteurs de l'emploi et du travail pour réussir la planification écologique, mai 2024

CESE, avis, Permettre à tous de bénéficier d'une alimentation de qualité en quantité suffisante, avril 2025

CESE, avis, Anticiper et prévenir les risques liés au changement climatique pour les infrastructures, janvier 2026

CGAAER, Rapport de mission d'évaluation et de conseil n° 21044, juillet 2022

CGEDD CGAAER, rapport, Les flux logistiques agroalimentaires et l'avenir des modes massifiés, septembre 2021

CITEPA, Analyse des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, rapport Secten édition 2020, juillet 2020

Commissariat général au Développement durable, Chiffres clés du transport, édition 2016, mars 2016

Conseil d'analyse économique, Décarboner le transport routier de marchandises, mars 2025,

Cour des Comptes, L'entretien des voies navigable : l'exemple des VNF, février 2025

DREAL Centre-Val de Loire, Présentation du dispositif, Fret 21, les chargeurs s'engagent en faveur du climat, septembre 2022

DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, En 2023, le bilan BEGES obligatoire se renforce, février 2023

DREAL BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ, Étude, freins et leviers de la multimodalité et pistes d'action pour la développer, Février 2025

France logistique, transports de marchandises et logistique au service des performances de la France, Propositions 2025

France logistique, « Zéro artificialisation nette » et logistique : état des lieux et propositions, février 2025

Gazette des Communes, Que retire le Gouvernement des derniers comités interministériels de la logistique ? octobre 2025

HCC, rapport, Accélérer la transition climatique avec un système alimentaire bas carbone résilient et juste, janvier 2024

HCC, rapport annuel Grand public 2025, octobre 2025

INRAe, l'empreinte énergétique et carbone de l'alimentation en France, 2019

Insee, Commerce extérieur des produits agroalimentaires, données annuelles de 2000 à 2024, Chiffres clés, mai 2025

Insee Première n° 2082, Un réseau de recharge électrique en fort essor, avec en moyenne 23 points de charge pour 100 véhicules dans les grandes villes, 20 novembre 2025

Insee, Comptes du commerce 2025 (base 2020), 24 février 2026

Intercommunalités de France – Groupe La Poste, Logistique urbaine, la capacité à agir des collectivités, 22 juin 2022

InTerLUD, Fiches actions de collectivités, Identifier les enjeux, les acteurs et les opportunités, 2018

L'Officiel des transporteurs, Transition écologique, Des arrêtés modifient la distribution de Gazole XTL et de B100, 08 juillet 2024

La Coopération Agricole & ANIA, Feuille de route relative à la décarbonation des industries agroalimentaires, 1^{er} septembre 2023

La Première Ministre, Engagements pour la transformation écologique de l'État, novembre 2023

Label Transport & Logistique Responsables, premier label sur les critères environnement, social, gouvernance du secteur ! Édition 2025

Laëtitia Dabanc, Antoine Frémont (dir.), 2015, La métropole logistique. Le transport des marchandises et le territoire des grandes villes, Armand Colin, 2016

Légifrance, Directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires

Légifrance, Décret n° 2019-771 du 23 juillet 2019 relatif aux obligations d'actions de réduction de la consommation d'énergie finale dans des bâtiments à usage tertiaire

Légifrance, Arrêté du 26 juin 2024 modifiant l'arrêté du 29 mars 2018 relatif aux caractéristiques du carburant dénommé B100

Légifrance, Décret n° 2025-1081 du 17 novembre 2025 relatif aux emballages ainsi qu'aux déchets d'emballages et instituant la filière de responsabilité élargie des producteurs d'emballages consommés ou utilisés par les professionnels

Légifrance, [article L.229-25 du code de l'environnement](#)

Légifrance, [Article L1431-3 - Code des transports](#)

Légifrance, article L541-1-1- Code de l'environnement

Légifrance, Article R. 4461-1 du Code des transports

Légifrance, Livre III : Le véhicule. (Articles R311-1 à R350-3)

Les Échos, Logistique : vers la convergence du numérique et de la décarbonation, Erick Haehnsen, novembre 2025

Logistique Magazine, Décarbonation logistique : stratégies concrètes et enjeux, octobre 2025

LOI n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire

Ministères Aménagement du territoire et Transition écologique, Chiffres clés des transports, édition 2016, mars 2016

Ministères transition écologique, aménagement du territoire, transports, ville et logement, Ouverture à la concurrence du transport ferroviaire - les paquets ferroviaires et la création de l'ARAFER, mars 2017

Ministères transition écologique, aménagement du territoire, transports, ville et logement, loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, novembre 2018

Ministère de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, Transport fluvial et professionnels de la voie d'eau, Réglementation applicable aux moteurs utilisés en navigation intérieure, juin 2019

Ministère de l'Agriculture, de l'Agro-alimentaire et de la Souveraineté alimentaire, Qu'est-ce que le label bas-carbone ? juin 2020

Ministères transition écologique, aménagement du territoire, transports, ville et logement, Décret bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES), juillet 2022

Ministère de la transition énergétique, Convention de mise en œuvre du Programme REMOVE, Report modal et verdissement des flottes de transport massifié, décembre 2022

Ministère de la Transition écologique, Certificats d'économies d'énergie, programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable+ (InTerLUD+), janvier 2023

Ministère de l'Agriculture de l'agro-alimentaire et de la souveraineté alimentaire, Note d'analyse n°192, Géographie logistique du système agro-alimentaire français, juillet 2023

Ministère de l'Agriculture, de l'agro-alimentaire de la Souveraineté alimentaire, Le Panorama des industries agroalimentaires 2024, octobre 2024

Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, Rapport final, Les enjeux économiques de la transition vers la neutralité carbone, janvier 2025

Ministères Aménagement du territoire et Transition écologique, Chiffres clés des transports, édition 2025, mars 2025

Ministères transition écologique, aménagement du territoire, transports, ville et logement, Stratégie nationale pour le fret ferroviaire, mars 2025

Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, analyse des technologies alternatives aux poids lourds diesel pour le transport routier de marchandises, juillet 2025

Ministères transition écologique, aménagement du territoire, transports, ville et logement, Dispositif des Certificats d'économies d'énergie, août 2025

Ministères transition écologique, aménagement du territoire, transports, ville et logement, Vers la 3^e Stratégie nationale bas-carbone (SNBC 3), décembre 2025

Nations Unies, Transport maritime : importantes perturbations dues aux conflits géopolitiques et au changement climatique (CNUCED), octobre 2024

Observatoire des métiers de l'alimentation en détail, boulangerie, Tableau de bord 2024

Observatoire du Véhicule Industriel, prévisions 2024, janvier 2024

Orientation-métiers, Optimisation des flux logistiques : guide complet 2025, novembre 2025

PLF 2026, les filières françaises des biocarburants agricoles sonnent l'alarme et s'opposent au projet de hausse brutale de la fiscalité sur le Superéthanol-E85 et le B100, Communiqué de presse, octobre 2025

Pour le fret ferroviaire 2023-2032, Ulysse fret, mars 2025

Programme EVE, Fin du programme CEE EVE2, décembre 2025

Règlement UE 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 pour le déploiement d'une infrastructure pour des carburants alternatifs, qui abroge la directive 2014/94 UE

RTE, Communiqué de presse, Bilan prévisionnel 2025-2035 : la France est dans une position avantageuse pour s'électrifier et atteindre ses objectifs climatiques, décembre 2025

SDES, Statistiques développement durable, 6,4 millions de véhicules utilitaires légers en circulation - au 1^{er} janvier 2023, novembre 2023

SDES, Chiffres clés des transports, Édition 2025

Sénat, Rapport d'information n° 835 (2022-2023), Établissements publics fonciers (EPF) et les établissements publics d'aménagement (EPA), juillet 2023

Sénat, avis transports ferroviaires, fluviaux et maritimes, assurer la montée en puissance de la décarbonation des transports, novembre 2026

Sophie Claye-Puaux, Aurélien Rouquet, Christine Roussat, Logistique, Les spécialités du Sup, Vuibert, 2020

Stratégie Nationale pour le Développement du Fret Ferroviaire, Programme d'investissements

Stratégies logistique, Danone et Carrefour privilégient le fret ferroviaire, juin 2024

VNF, Fret fluvial : de nouveaux segments de marché dynamiques, mars 2024

3 Table des sigles

ACV	Action Cœurs de ville
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AFIR	Règlement sur les infrastructures de carburants alternatifs
AFNOR	Association Française de Normalisation
AGEC	Loi anti-gaspillage pour une économie circulaire
AMAP	Association pour le maintien d'une agriculture paysanne
AMF	Association des Maires de France
ANAH	Agence nationale de l'habitat
ANIA	Association nationale des industries alimentaires
API	Application Programming Interface
ASLOG	Association des logisticiens d'entreprises
ASP	Agence de services et de paiement
AUTF	Association des Utilisateurs de Transport de Fret
AVERE-France	Association nationale pour le développement de la mobilité électrique
BEGES-R	Bilan des émissions de gaz à effet de serre réglementaire
CARICOM	Communauté des Caraïbes
CCAP	Circuit Court Alimentaire de Proximité
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CCT	Contrats de convergence et de transformation
CDM	Centre de mutualisation
CDU	Centre de distribution urbaine
CEE	Certificats d'économie d'énergie
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CGAAER	Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux
CGAD	Confédération Générale de l'Alimentation en Détail
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CGF	Confédération des grossistes de France
CILOG	Comité interministériel de la logistique
CIOM	Comité interministériel des Outre-mer
CIRAD	Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement
CITEPA	Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique
CMDU	Centres mutualisés de distribution urbaine
CNFPT	Centre national de la fonction publique territoriale
CNIEL	Centre national interprofessionnel de l'économie laitière
CNPF	Centre National de la Propriété Forestière

CNUCED	Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement
CO	Monoxyde de carbone
COI	Commission de l'océan Indien
COM	Collectivités d'Outre-mer
COP	Conférence des Parties
COVNM	Composés organiques volatiles non méthaniques
CSA	Consumer Science & Analytics
CSC	Container service charge
DAAC	Documents d'aménagement artisanal et commercial
DAACL	Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique
DEET	Déficit Éco Énergie Tertiaire
DGCCR	Direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes
DGITM	Direction générale des Infrastructures, des transports et des mobilités
DGT	Direction Générale du Trésor
DLC	Date limite de consommation
DOO	Document d'orientations et d'objectifs
DPEF	Déclaration de performance extra-financière
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DROM	Département et région d'Outre-mer
ECA	Emission Control Area
EGalim	États généraux de l'alimentation
ELU	Espace de logistique urbaine
EMNR	Engins Mobiles Non Routiers
EMV	Enquêtes de Marchandises en Ville
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
EPL	Entrepôts ou plateformes logistiques
EPRO	Emballages professionnels
ETI	Entreprises de taille intermédiaire
EVE	Programme d'engagement volontaire pour l'environnement
FEAGA	Fonds européen agricole de garantie
FNTR	Fédération nationale du transport routier
GART	Groupe des Autorités Responsables de Transport
GEPP	Gestion des Emplois et Parcours Professionnels
GES	Gaz à Effet de Serre
GIE	Groupe d'intérêt économique
GNTC	Groupe National des Transports Combinés
GNV	Gaz Naturel pour Véhicules
HCC	Haut Conseil pour le climat
HLU	Hôtel de logistique urbaine
I4CE	Institut de l'économie pour le climat
IAA	Industries agroalimentaires
IDELE	Institut de l'élevage
INRS	Institut national de recherche et de sécurité
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques

INTERLUD	Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable
ITE	Installation terminale embranchée
LCA	La Coopération Agricole
LCB	Low Carbon Building
LED	Light-Emitting Diode (diode électroluminescente)
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
LTCEV	Loi relative à la Transition Energétique pour la Croissance Verte
LUD	Logistique Urbaine Durable
MASA	Ministère de l'Agriculture, de l'Agro-alimentaire et de la Souveraineté alimentaire
MDD	Marques de distributeurs
MH	Micro-hubs
MIN	Marchés d'intérêt national
MTE	Ministère de la Transition écologique
NAF	Espaces naturels, agricoles ou forestiers
NOX	Oxydes d'azote
OAP	Orientations d'aménagement et de programmation
ODEADOM	Office de développement de l'économie agricole Outre-mer
OGM	Organisme Génétiquement Modifié
ONF	Office National des Forêts
ONG	Organisation non gouvernementale
OPCO	Opérateur de Compétences
OPERAT	Observatoire de la Performance Energétique, de la Rénovation et des Actions du Tertiaire
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable du territoire
PAT	Projets alimentaires territoriaux
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PIB	Produit Intérieur Brut
PL	Poids lourds
PLH	Plan local de l'habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUi	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PM	Particules fines
PME	Petite et Moyenne Entreprise
PML	Product Lifecycle Management
PNMV	Programme National Marchandises en Ville
PRIC	Pactes régionaux d'investissement dans les compétences
PTAC	Poids total utilisé en charge
PTOM	Pays et territoires d'Outre-mer
PTR	Poids total roulant
PTRA	Poids total roulant autorisé
PVC	Polychlorure de vinyle
REGAL	Réseaux de lutte contre le gaspillage alimentaire
REMOVE	Report Modal et Verdissement des flottes de transport massifié

REP	Responsabilité élargie du producteur
RHF	Restauration hors foyer
RLE	Rail Logistics Europe
RTE	Réseau de Transport d'Électricité
RTE-T	Réseau trans-européen de transport
RUP	Régions ultrapériphériques
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDES	Service des données et études statistiques
SGPE	Secrétariat général à la planification écologique
SGPI	Secrétariat général pour l'investissement
SNBC	Stratégie National Bas Carbone
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
SNDFF	Stratégie nationale pour le développement du fret
SODIAAL	Société de diffusion internationale agro-alimentaire
SPASER	Schémas de promotion des achats socialement et écologiquement responsables
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
STEF	Société de transports et entrepôts frigorifiques
TGV	Train à grande vitesse
THC	Terminal Handling charges
TLF	Transport et Logistique de France
TMS	Transports Management Systems
TPE	Très petite entreprise
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
UE	Union européenne
VNF	Voies navigables de France
VUL	Véhicules utilitaires légers
WMS	Warehouse Management Systems
ZAN	Zéro artificialisation nette
ZFE	Zones à faibles émissions
ZFE-m	Zones à faibles émissions mobilité

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



lesece.fr

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



**PREMIER
MINISTRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction de l'information
légale et administrative



Les éditions des
Journaux officiels

N° 41126-0008

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



9 782111 850095