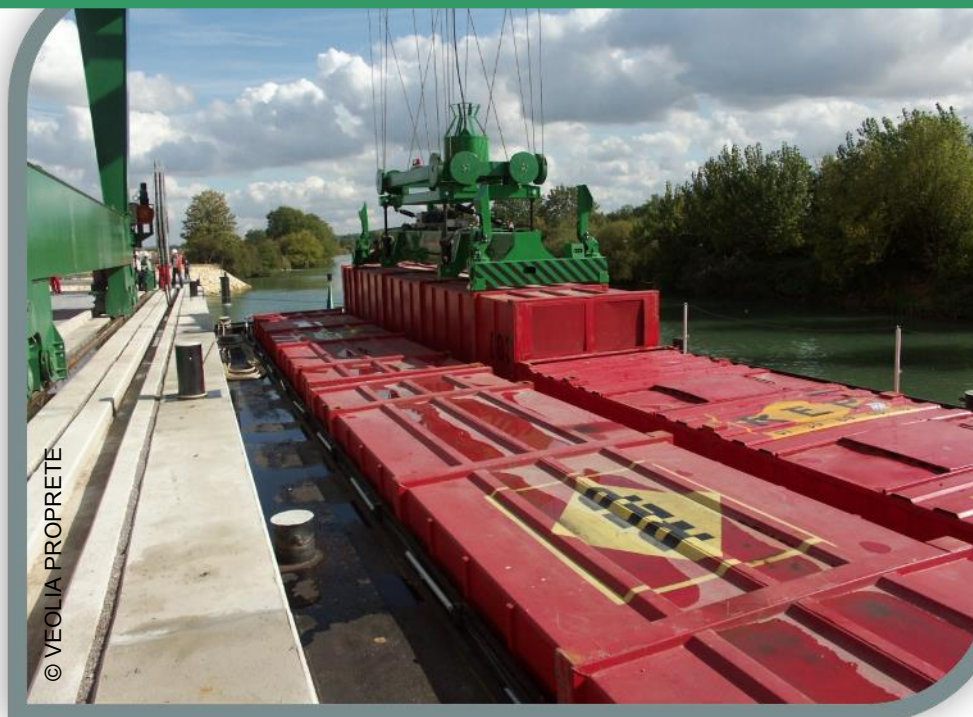


DIALOGUE PARTIES PRENANTES SUR LA LOGISTIQUE DURABLE : VERS UNE DÉMARCHE TERRITORIALE

Restitution de l'enquête menée auprès des adhérents et acteurs référents de la logistique



Sommaire

1- Le partenariat Comité 21 / Orée

Page 4

2- La logistique: un secteur à enjeux

- Le contexte
- Les enjeux
- Les actions

Page 5

Page 5

Page 8

Page 8

3- Méthodologie de l'enquête et profil des répondants

Page 9

4- Résultats de l'enquête

- Approche et engagements
- Actions et moyens mis en œuvre
- Réussites et freins
- Facteurs de motivation
- Perspectives

Page 12

Page 12

Page 19

Page 20

Page 23

Page 25

5- A retenir

Page 26



1. Le partenariat Comité 21 / Orée

En 2012, Orée et le Comité 21 se sont associés autour de la thématique de la logistique durable. L'objectif de ce partenariat est de mettre en œuvre un projet concret destiné à faire un état des lieux et à promouvoir des pratiques durables en la matière. Il est structuré en trois phases : retours d'expériences, pédagogie des enjeux et expérimentation.

Pourquoi choisir la logistique ?

- ⇒ Parce que le secteur du fret représente environ **10% des émissions mondiales de CO₂**.
- ⇒ Parce que la part moyenne de la logistique dans les entreprises représente **8 à 12% de leur chiffre d'affaires** et **10 % de la valeur des produits !**
- ⇒ Parce qu'au-delà du CO₂, les enjeux sont forts, surtout en ville, sur le **bruit et la pollution de l'air**.
- ⇒ Parce qu'une logistique durable, c'est un travail permettant d'améliorer le **vivre ensemble**, à l'échelle territoriale, tout en assurant une **image plus pérenne à l'entreprise**.

La force de deux réseaux de référence



Orée, association **multi acteurs** créée en 1992, rassemble **entreprises, collectivités territoriales, associations professionnelles et environnementales, organismes académiques et institutionnels** pour développer une réflexion commune sur les **meilleures pratiques environnementales** et mettre en œuvre des **outils pratiques** pour une gestion intégrée de l'environnement à l'**échelle des territoires**.

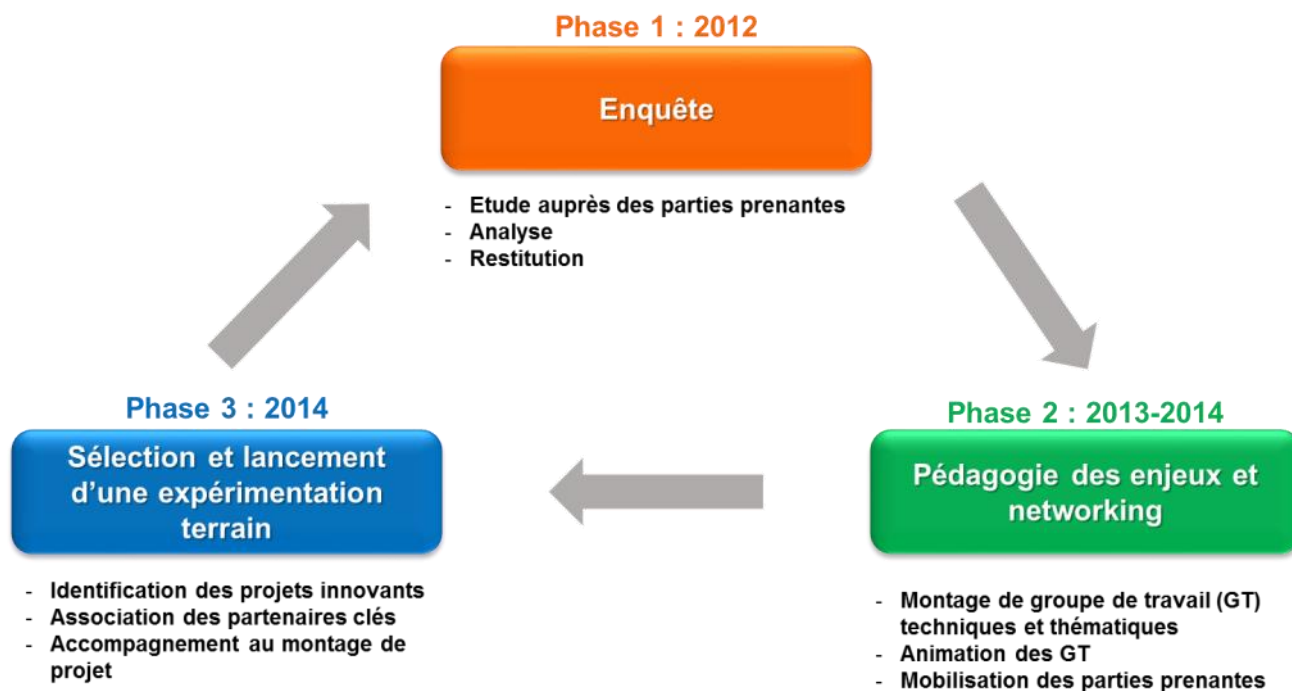


Le Comité 21 rassemble **470 adhérents** : entreprises, collectivités territoriales, associations et ONG, établissements de recherche et d'enseignement supérieur. En alliant vie de réseau, développement d'expertises et prospective, il œuvre à la mise en œuvre du développement durable sur le territoire par une démarche de dialogue entre les acteurs de la société.

La valeur ajoutée du partenariat noué entre ces deux réseaux repose sur :

- ⇒ L'alliance de **deux réseaux historiques en environnement et développement durable** en France.
- ⇒ Le développement d'une approche **multi cible** (collectivités, entreprises, associations, institutionnels) et **multi thématique** (social, environnemental et économique).
- ⇒ L'approfondissement d'expertises complémentaires sur le **dialogue parties prenantes** et les **Agenda 21** (Comité 21) d'une part et l'économie circulaire dont l'**écologie industrielle territoriale, le transport et la logistique durables** (Orée) d'autre part.

Organisation du projet



Phase 1 (juillet à décembre 2012) :

Diffusion d'un questionnaire auprès de l'ensemble des adhérents Comité 21 / Orée et des experts de la chaîne logistique afin de définir les enjeux et les perceptions vis-à-vis de la logistique durable.

Phase 2 en cours (2013-2014) :

Restitution de l'étude et travail prospectif (disponible sur demande) avec l'école de design de Nantes visant à l'optimisation de la logistique sur le marché d'intérêt national (MIN) de Nantes.

Par ailleurs, pour montrer la nécessité d'une logistique plus responsable, a émergé l'idée de créer un outil pédagogique de retours d'expériences sur la logistique durable*.

Phase 3 (2014) : sélection et lancement d'une expérimentation terrain.

*Sous réserve de financement pour développer l'outil pédagogique

Les partenaires

Pour finaliser le projet et s'orienter vers l'expérimentation, des partenaires ayant les profils suivants sont toujours impliqués :

- ⇒ **Réseau d'acteurs clés** de la chaîne de valeur logistique : associations, clubs régionaux, pôles de compétitivité, ...
- ⇒ **Transporteurs, chargeurs, aménageurs du territoire** intéressés par l'expérimentation ou le projet dans son ensemble
- ⇒ **Financeurs**, pour mener à bien la création de l'outil pédagogique

2. La logistique, un secteur à enjeux

Définitions

- ⇒ **La supply chain** ou chaîne d'approvisionnement désigne l'ensemble des flux physiques ou d'informations ainsi que les processus de mise à disposition des produits, à partir de l'achat des matières premières jusqu'à la livraison des produits finis au consommateur. La chaîne d'approvisionnement inclut tous les fournisseurs de service et les clients. Elle est autrement appelée logistique étendue, que l'Association française pour la logistique (ASLOG) définit comme « *la fonction qui a pour objet d'organiser, au moindre coût, le circuit de matières aboutissant à livrer au client le bien qu'il souhaite et au moment voulu* ».
- ⇒ **Le transport de marchandises** s'exprime en tonnes-kilomètres, et consiste, pour une entreprise de transport, à exécuter un contrat dont l'objet est le déplacement d'une marchandise, dans un délai fixé, en contrepartie d'une rémunération. Le transport de marchandises englobe le transport routier hors-transit, le ferroviaire, la navigation intérieure, le transport aérien et maritime (ainsi que les oléoducs de plus de 50 km).
- ⇒ **Le transport multimodal** est un système permettant de transporter, sans rupture de charge, une marchandise par différents moyens de transport.
- ⇒ **Le transport intermodal** est l'acheminement d'une marchandise utilisant plusieurs modes de transport mais dans le même contenant, sans rupture de charge. Le contenant peut être un véhicule routier ou une unité de transport intermodale tel qu'une caisse mobile ou un conteneur.

Objectifs

La logistique a pour but de permettre :

- ⇒ La **gestion économique de la production**, en supprimant les ruptures de stocks coûteuses, grâce à une information constante sur l'état du marché ;
- ⇒ La **mise à disposition du produit chez le client final** dans les délais les plus courts et au meilleur coût de distribution possible ;
- ⇒ La **réduction des stocks** grâce à une rotation accélérée des marchandises entreposées ;
- ⇒ La surveillance et l'amélioration de la **qualité de la chaîne** qui relie le producteur au consommateur pour parvenir au « zéro défaut » du produit servi et du service rendu.
- ⇒ La mise en œuvre d'une **réponse efficace** et efficiente à une demande soumise à des **fluctuations récurrentes** ;

En France le secteur du transport et de la logistique est évalué à :

- ⇒ **120 milliards d'euros de chiffre d'affaires**,
- ⇒ Les activités logistiques regroupent **1,5 millions d'emplois** dont 53% dans les métiers tels que l'entreposage et la manutention et 47% dans ceux du transport de marchandises. Plus d'un salarié sur six sur ce secteur a plus de 50 ans, ce qui représente 92 000 départs à la retraite pour 2017. Le secteur se caractérise potentiellement par un vivier d'emplois peu qualifiés.

Source :

ADEME – *Logistique urbaine, agir ensemble* – 2010.

CGSP – *Comment le fret mondial peut-il réduire son empreinte écologique ?* – note 195, 2010.

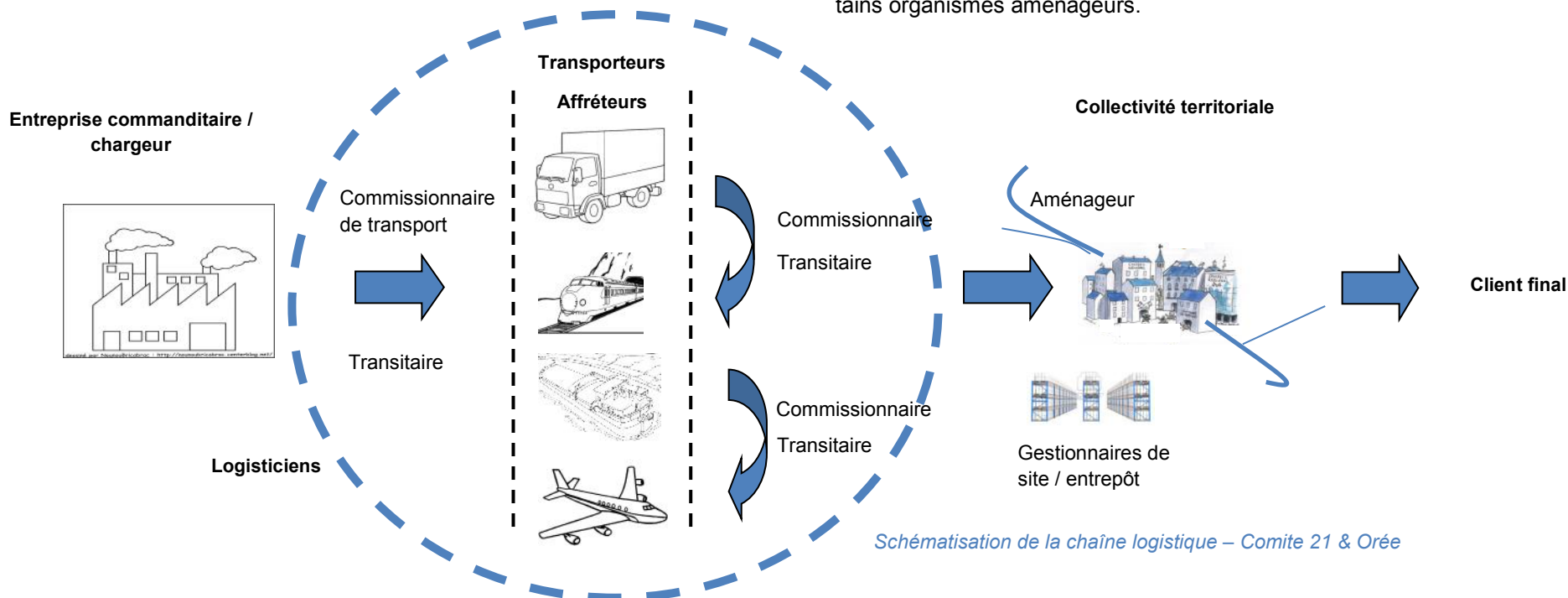
MEDDTL — *Tour d'horizon du transport* - Mars 2012

COMITÉ 21 – ORÉE - Janvier 2014

Les acteurs de la chaîne logistique

- ⇒ **Un chargeur** est une personne physique ou morale qui confie sa marchandise à un professionnel de transport pour en assurer l'acheminement. Il s'agit du propriétaire de la marchandise transportée.
- ⇒ **Un transporteur** est un intervenant de la chaîne logistique qui assure pour le compte d'autrui les opérations de transport par voie terrestre (route, rail), maritime, fluviale ou aérienne. Le transporteur détient tout ou partie de ses moyens de transport.
- ⇒ **Un logisticien** : un logisticien ou prestataire logistique assure toutes les fonctions dans la chaîne logistique, non seulement des prestations de transport mais également de stockage, de manutention, d'emballage et de conditionnement ainsi que l'organisation générale des flux et les traitements d'informations associées.

- ⇒ **Un affréteur** est une personne physique ou morale qui loue un moyen de transport pour un temps déterminé ou pour un voyage particulier.
- ⇒ **Un commissionnaire** est un intermédiaire qui se charge d'organiser et de faire exécuter sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandises qui lui sont confiées par le chargeur en choisissant lui-même les différents transporteurs dont il a besoin. Il a une obligation de résultat envers son client ce qui le différencie du **transitaire** qui lui n'a qu'une responsabilité de moyen. Ce dernier utilise les voies et les moyens indiqués par son client.
- ⇒ **Les collectivités territoriales** : elles ont le pouvoir d'organiser la localisation des plateformes logistiques, de décider des horaires de livraison, d'aménager, d'organiser le territoire et de coordonner les travaux avec certains organismes aménageurs.



Schématisme de la chaîne logistique – Comite 21 & Orée

Des enjeux forts sur le développement durable

Le **contexte environnemental** actuel (changement climatique, hausse des prix de l'énergie...) positionne le secteur du transport comme l'un des enjeux clés pour la mesure et la réduction des impacts environnementaux.

Indispensables à nos modes de vie et à notre économie, les transports, en particulier les transports routiers et aériens, sont sources de nuisances environnementales et sanitaires. Une diminution de la demande globale des transports paraît difficile à envisager à court terme tant celle-ci est liée à la croissance économique, aux modes de production et à nos modes de vie. Il s'agit donc de découpler la demande de transport de la croissance économique sans pénaliser le développement économique ou la demande sociale.

En **termes sociaux** et **sociétaux**, les enjeux sur le secteur du transport de marchandises sont également nombreux : conditions et qualité de vie au travail, sécurité, hétérogénéité des statuts de transporteur à l'échelle européenne, manque de reconnaissance de la profession de transporteur et image souvent négative du métier...

Un encadrement réglementaire croissant

Depuis les années 90, de par leur nocivité, les émissions polluantes des poids lourds sont encadrées par des normes européennes qui sont de plus en plus exigeantes. Ces dernières années le cadre réglementaire national et européen (Normes Euro, Plans français de Déplacements Urbains (PDU) et lois Grenelle, écotaxe poids lourds, Eurovignette, affichage environnemental...) s'est largement étendu pour favoriser la réduction des impacts environnementaux.

La stratégie européenne de développement durable, révisée en juin 2006, réaffirme l'objectif de dissocier la croissance économique de la demande de transports afin de réduire les incidences sur l'environnement. Cet objectif est repris dans la Stratégie Nationale de Développement Durable (réactualisée en 2006). Cela permettrait de réduire les niveaux de consommation d'énergie et par conséquent les émissions de gaz à effet de serre des transports.

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) de 1996 impose également un Plan de Déplacement Urbain (PDU) pour les communes de plus de 100 000 habitants.

Toujours plus vite, toujours moins cher...

« Zéro défaut, zéro stock, juste à temps » ; « mieux, plus vite, moins cher et plus proche », la logistique est un secteur soumis à de fortes contraintes dans un **contexte de concurrence extrêmement fort**.

Il s'agit de faire toujours :

- ⇒ **moins cher**, en réduisant les stocks, les coûts d'exploitation et les coûts de structure qui alourdissent la chaîne logistique. Pour mémoire, le transport est composé à 85% de route (FR/UE) et le gazole représente au moins un quart du poste de coût des entreprises de transport.
- ⇒ **mieux**, en livrant des commandes parfaites ;
- ⇒ **plus vite**, en réduisant les délais et en éliminant les activités inutiles qui entravent la circulation des flux ;
- ⇒ **plus proche**, en fidélisant les clients à travers l'offre de services à valeur ajoutée tels que la personnalisation des produits, la réactivité à la demande, la traçabilité des flux, le suivi de commande via internet, etc.

Les défis de la logistique durable

- ⇒ **Défis sociétaux** :
 - **Développer une culture du dialogue entre les parties prenantes** dans un secteur particulièrement concurrentiel.
 - **Faciliter l'acceptabilité du transport de marchandises** par l'opinion publique et les collectivités en montrant les forces et les atouts de ce secteur et en travaillant à réduire ses nuisances.
- ⇒ **Défi environnemental** : **aider les TPE/PME**, particulièrement nombreuses sur ce secteur, à intégrer les enjeux environnementaux et sociaux comme un atout plus qu'une contrainte.
- ⇒ **Défi social** : **valoriser** les métiers de la logistique et **harmoniser** les conditions de travail au niveau européen.

Sources : www.developpement-durable.gouv.fr ; www.let.fr ; www.tranport-logistique.org ; www.strategie.gouv.fr

Actu-Environnement.com - **Logistique : l'enjeu de la gouvernance** - 2011

Orée - Guide **Performances environnementales des pratiques de transport et de logistique**, 2006

3. Méthodologie de l'enquête et profil des répondants

Le questionnaire

Entre **juillet et décembre 2012**, le Comite 21 et Orée ont proposé à leurs adhérents (entreprises, collectivités, associations, établissements scolaires) ainsi qu'aux acteurs experts identifiés de la logistique de répondre à un questionnaire (disponible en [cliquant ici](#)) sur la logistique durable.

20 questions étaient réparties selon **5 axes** :

- I – Description de la structure (*profil des répondants*)
- II – Approche et engagements (*définition, investissements stratégique et opérationnel*)
- III – Actions et moyens de logistique durable (*actions mises en œuvre*)
- IV – Réussites, freins et facteurs de motivation

Avertissement

Cette enquête **n'est pas représentative** (58 réponses) au sens statistique du terme. Ces résultats témoignent avant tout d'un **point de vue** de quelques acteurs de la chaîne logistique en France en 2013 et ne sauraient refléter la totalité des points de vue des parties prenantes en lien avec cette thématique.

Profil des répondants



30% de **logisticiens et transporteurs**



21% de **collectivités locales ou d'institutions**



16% de **chargeurs**



7% de **gestionnaires de site**

...mais aussi, des cabinets de conseil (11%), des associations et fédérations professionnelles (7%), universités (5%), des aménageurs (4%) *.

58 répondants*

57% ont un CA > 150 millions €

47% > 3 000 salariés

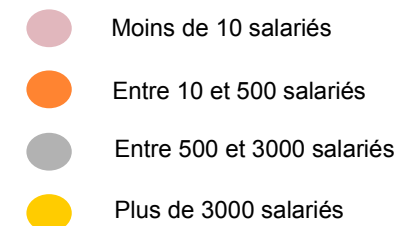
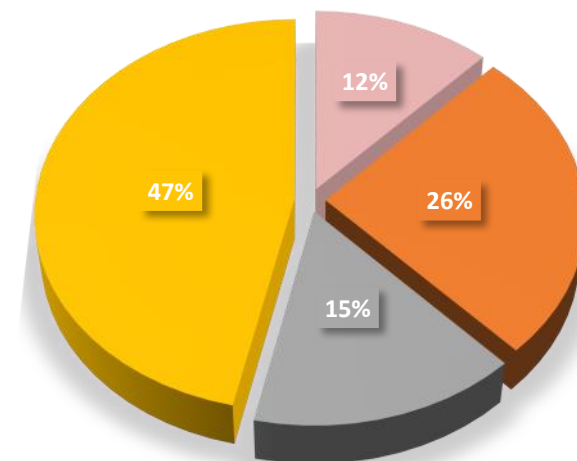
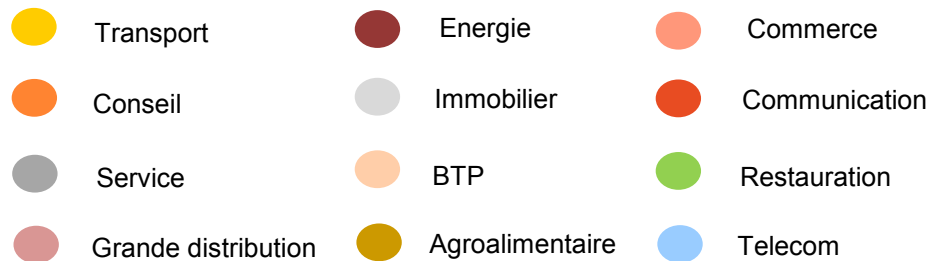
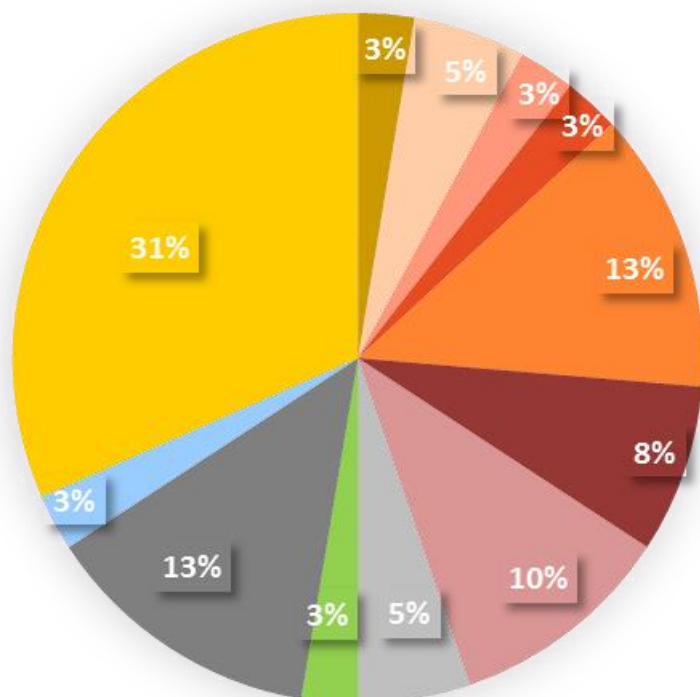
Secteurs d'activités majoritaires :

- Transport,
- Conseil,
- Service.

*Liste complète des organismes page 27.

Profil des répondants

Les répondants sont majoritairement des organismes de **plus de 3000 salariés** et **les secteurs d'activité** les plus représentés sont : le transport, le conseil et le service (hors collectivités, associations et fédérations professionnelles).



Près de **47%** des organismes sondés ont plus de 3 000 salariés.

31% des répondants sont **des acteurs du transport**.

Entretiens qualitatifs

Au-delà de l'enquête quantitative qui a pu être menée entre juillet et décembre 2012, différents entretiens ont été conduits en face à face : avec des **transporteurs** (Bolloré Logistics, La Poste, Geodis, Mediapost), un **chargeur** (La Poste), **une école** (Ecole des Mines) et un **parc d'activité** (Siziaf).

Plusieurs échanges avec les représentants du secteur ont également été organisés : avec des **fédérations professionnelles** (AUTF, Afilog), des **pôles de compétitivité et réseaux spécialisés dans la logistique** (Piles, Nov@log, Logistique 42).

Ces différents échanges ont permis d'affiner l'ensemble du projet expliqué en pages 4 et 5 ainsi que de nourrir les analyses portant sur l'enquête quantitative.

1/ Des interrogations ont été soulevées sur :

- ⇒ La difficulté à **identifier l'information pertinente sur la logistique responsable** par rapport aux besoins (foisonnement et diversité des sources d'informations possibles),
- ⇒ Le **manque de visibilité** sur les travaux et expérimentations en cours, en particulier concernant la logistique urbaine,
- ⇒ La manière de **mettre en œuvre une politique de RSE** et plus particulièrement l'importance du dialogue parties prenantes sur ce sujet.



2/ Des constats ont été formulés sur :

- ⇒ Une **approche en silo par secteur d'activité et type d'acteur**,
- ⇒ Des initiatives trop rares en matière sociales et sociétales,
- ⇒ Des retours d'expérience existants mais dont **les thèmes portent sur les mêmes sujets: mutualisation ou logistique urbaine**,
- ⇒ Le **besoin d'accompagnement pour agir en faveur d'une logistique plus responsable**.

4. Résultats de l'enquête - Approche et engagements

Définition de la logistique durable

Pour une majorité de répondants, la définition de la logistique durable repose spontanément sur :

- ⇒ l'**environnement (34 mentions)** : coût environnemental, enjeux environnementaux, mesure des impacts environnementaux, etc.
- ⇒ le **social (21 mentions)** : conditions salariales, insertion, reconversion, santé/sécurité, droit du travail, etc.
- ⇒ le **carbone et les gaz à effet de serre (21 mentions)** : bilan carbone, empreinte carbone, éco-conduite, carburants alternatifs, etc.

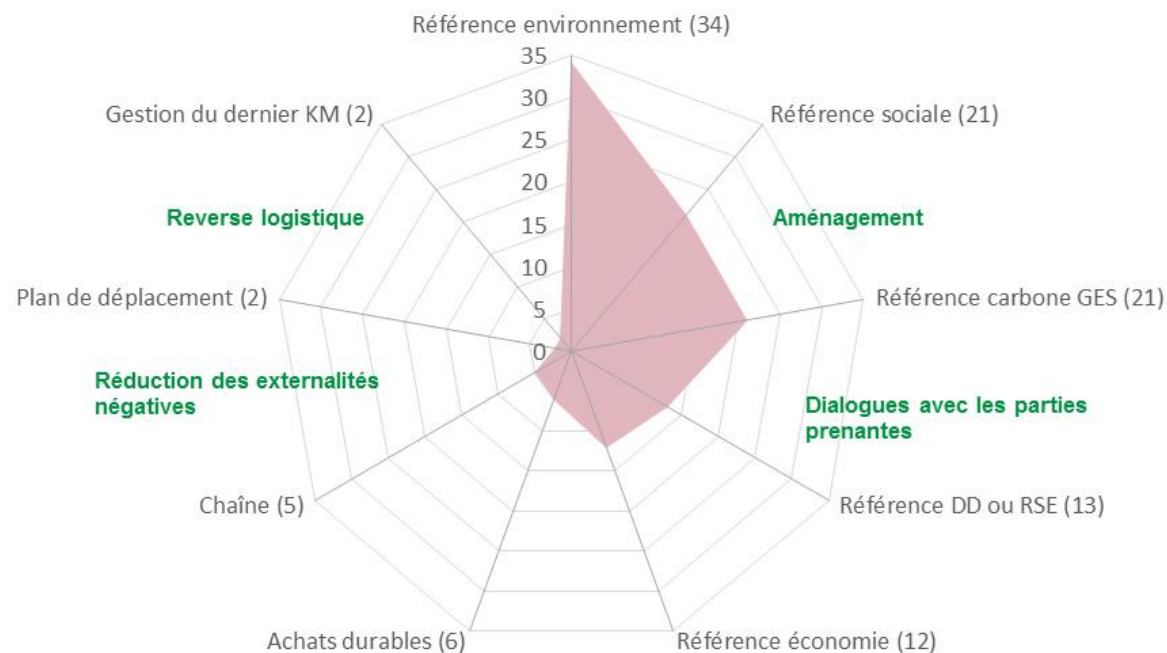
Les références au **développement durable sont également nombreuses (9 mentions)**. On parle en revanche moins de **responsabilité sociale des entreprises (4 mentions)**.

Les références faites à **l'économie (12 mentions)** regroupent les notions d'« emploi », de « développement économique », d'« économie circulaire », d'« économie soutenable », de « logistique qui joue pleinement son rôle de poumon de l'économie ».

Finalement, sur les trois piliers du développement durable, **c'est le pilier économique qui est le moins souvent cité**. On peut en conclure que le lien entre avantage économique et logistique durable est peu fait et à encourager.

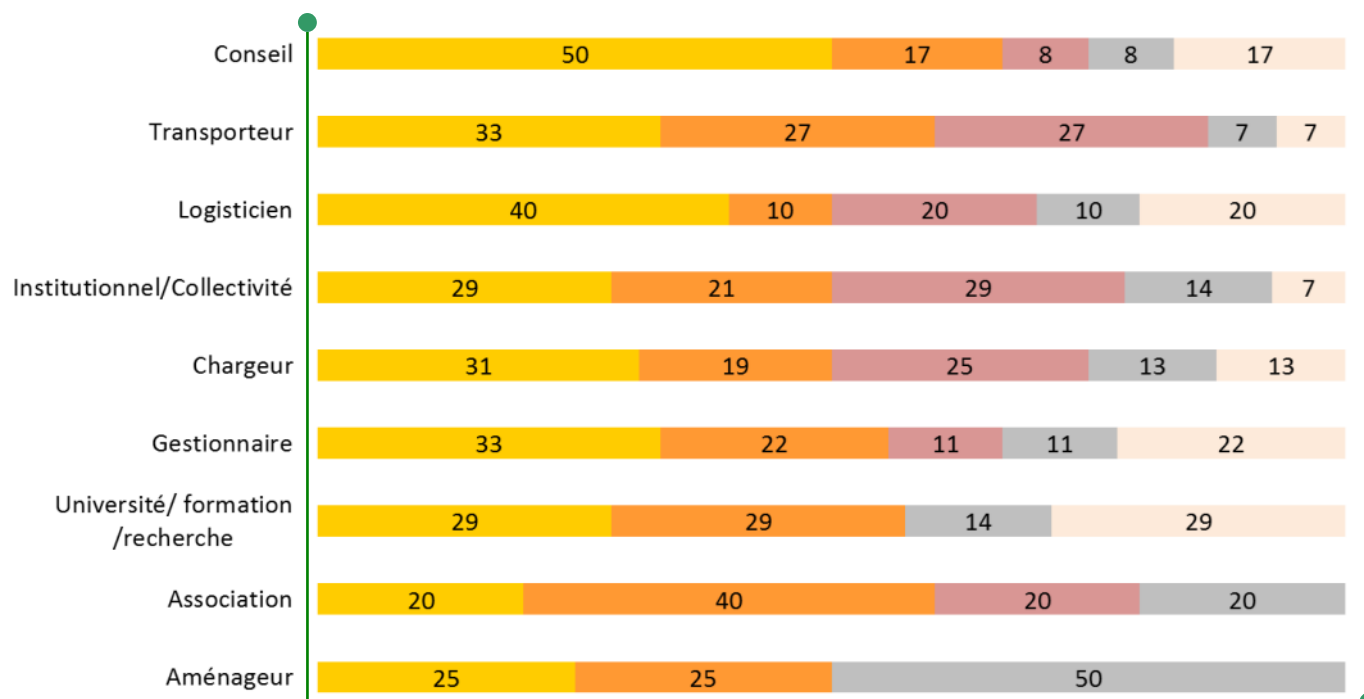
De manière plus générale, l'analyse des définitions proposées marque la nécessité de créer davantage de liens entre l'expertise liée au développement durable et celle liée à la logistique.

Qu'entendez-vous par logistique durable (question ouverte) ?



En vert, les autres mentions données dans les réponses

Perception de la logistique durable par acteur



- Référence à l'environnement
- Référence DD ou RSE
- Référence au social, à l'humain
- Référence économie
- Référence au carbone et /ou GES

Définition de la logistique durable par catégorie d'acteurs interrogés.

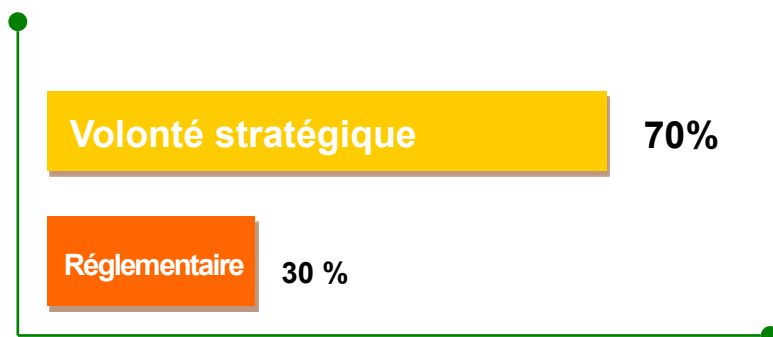
La référence « environnement » est la plus citée pour six catégories d'acteurs dont les logisticiens, les transporteurs, les chargeurs et les gestionnaires de site.

La référence au développement durable ou à la RSE est majeure pour les aménageurs (près de 50%), mais moins citée par les autres catégories d'acteurs.

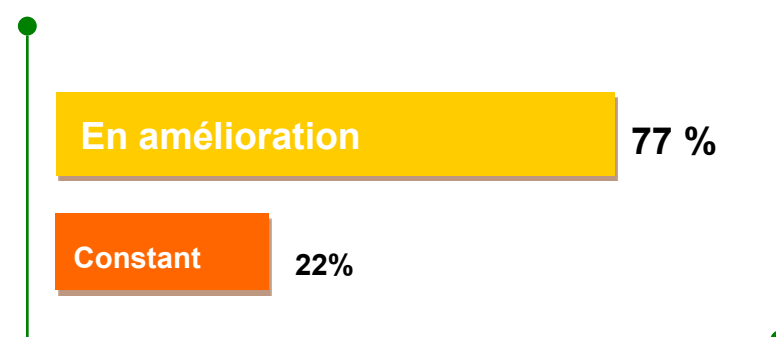
Le pilier économique du développement durable est celui le moins cité par l'ensemble des acteurs. Il n'est pas du tout mentionné par les associations et les aménageurs et très faiblement par les transporteurs et les collectivités.

Engagement stratégique

- ⇒ Pour **70%** des personnes interrogées, le poids accordé à la logistique durable dans leur organisation est estimé comme **stratégique**.
- ⇒ **77%** des répondants estiment cette prise en compte du développement durable en **amélioration**.

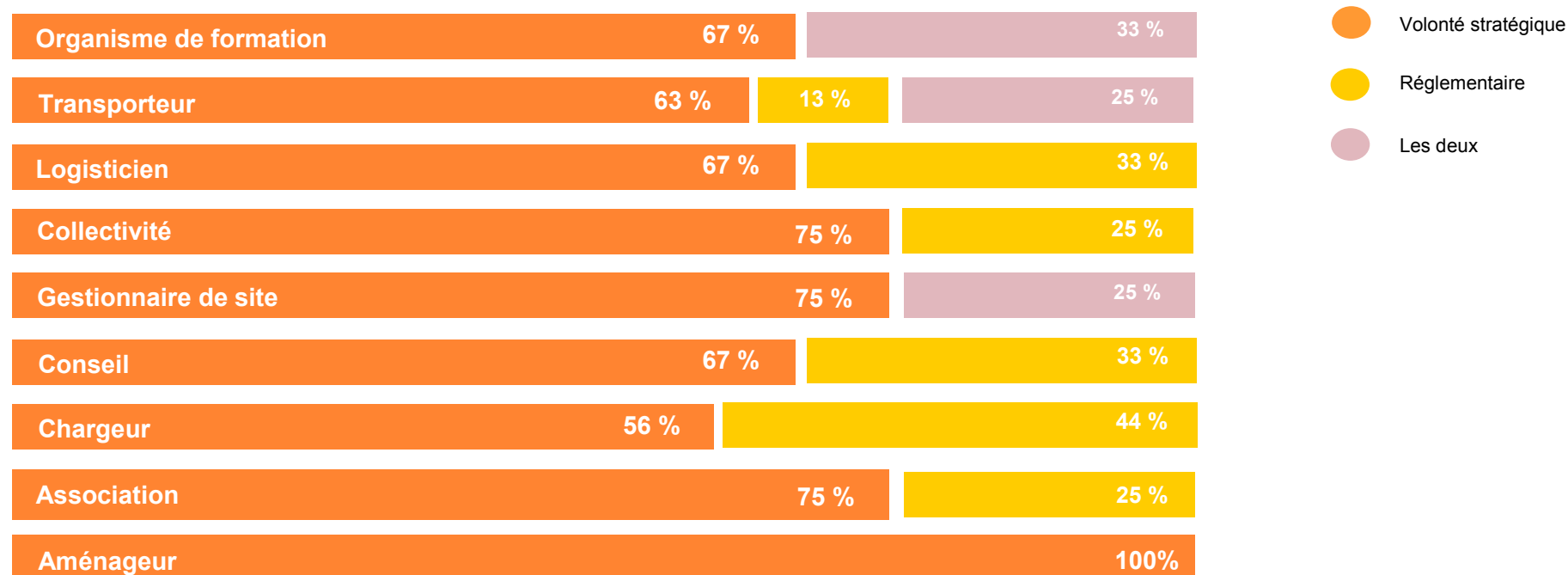


Poids accordé à la logistique dans la démarche de développement durable



Evolution de la prise en compte du critère de développement durable dans la stratégie de l'entreprise

Type d'engagement par acteur

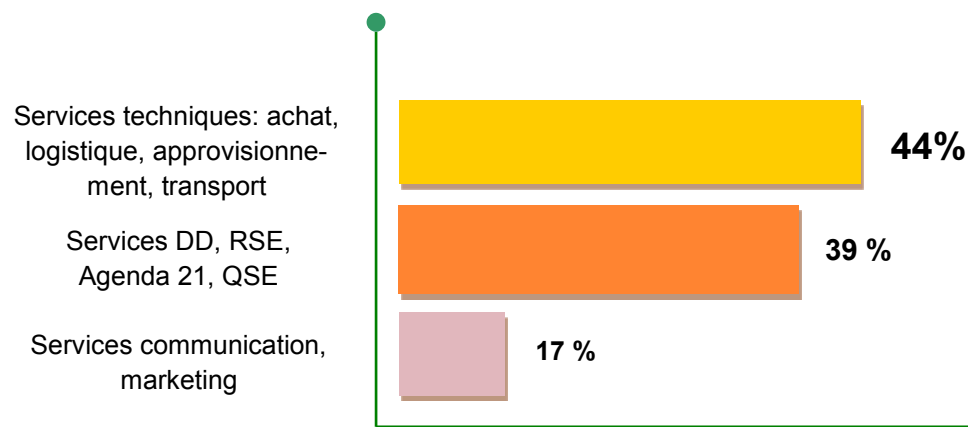


Poids accordé à la logistique par type d'acteur (en %)

- ⇒ Pour les chargeurs, l'engagement relève à part quasiment égales des exigences réglementaires et d'une volonté stratégique. Il est à noter que le poids de la **conformité réglementaire** semble être le plus important pour cette catégorie par rapport à l'ensemble des répondants.
- ⇒ Pour les aménageurs, l'engagement dans une démarche de logistique durable découle d'une **volonté stratégique** (100%).
- ⇒ Les **collectivités territoriales** identifient davantage la logistique durable comme une **volonté stratégique** et la lient faiblement (20% environ) à une conformité réglementaire.
- ⇒ Majoritairement, pour les répondants, l'engagement est de nature stratégique, signe d'un **levier potentiel** pour développer les actions de logistique durable.

Engagement opérationnel

Quel(s) service(s) de votre structure participent à des démarches de logistique durable ?



Les services majoritairement impliqués sont :

- ⇒ Pour **44%** les services **techniques** liés à la logistique: achats, approvisionnement, Supply Chain Management, opération...
- ⇒ Pour **39%** les services **développement durable**.

Sont également citées les directions de la stratégie, R&D et du développement économique.

Quels sont les acteurs avec lesquels vous travaillez régulièrement* ?



35 % avec des associations et avec les Clubs d'entreprises.



16 % avec les fédérations professionnelles



27 % avec des collectivités territoriales



Sont également mentionnés les services de l'Etat, l'ADEME et le MEDDE



23 % avec les organismes de formation/ universités et groupes de recherche.

Les travaux engagés sont orientés sur :

- ⇒ Le **transport et l'expérimentation** (Club DEMETER, Fonds de Recherche et d'expérimentation PREDIT...)
- ⇒ La **mesure** (EcoTransIT, Green Freight Europe...)
- ⇒ Le **développement durable** (Global Compact...)
- ⇒ Le **carbone** (European Trading Scheme, GreenHouse Gases Protocol...)

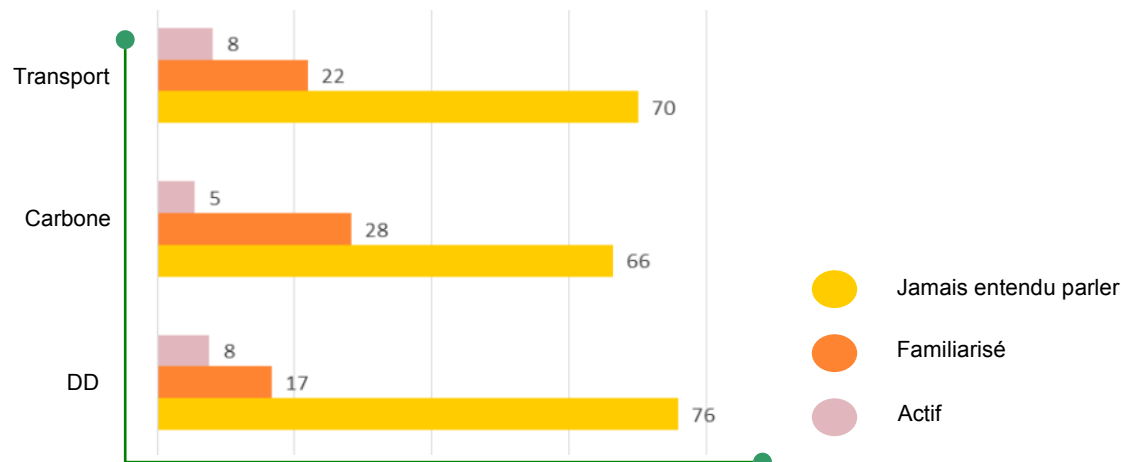
*régulièrement = au moins une fois par trimestre

Engagement auprès des réseaux

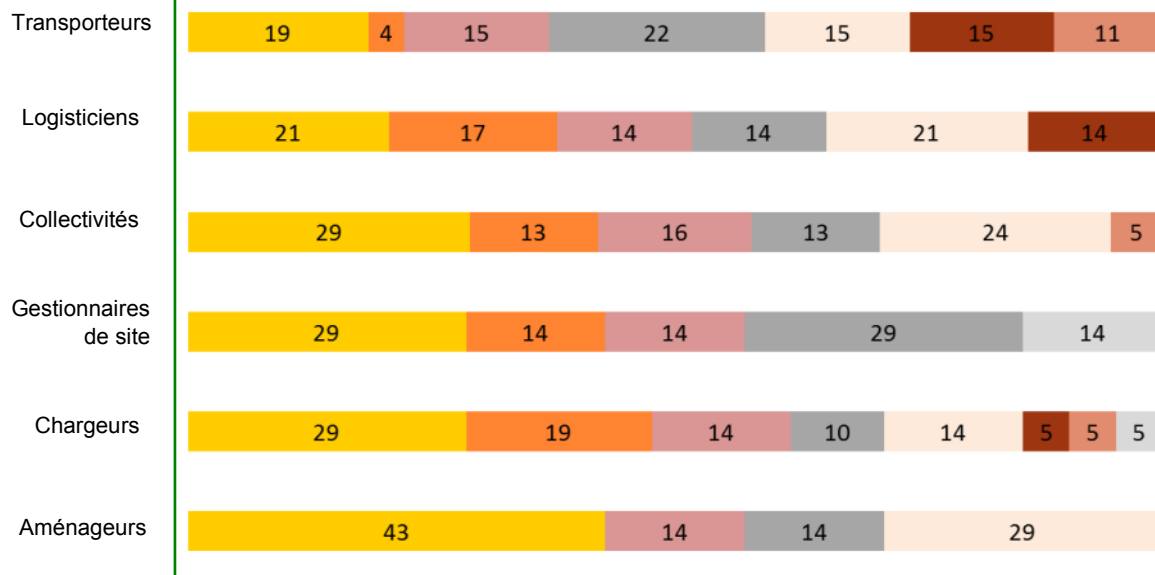
Etes-vous investis dans un réseau ou projet orienté logistique durable ?

Plusieurs propositions étaient données aux répondants : réseaux, projets de recherche, associations, etc. Globalement, **beaucoup d'initiatives** sont encore **méconnues**, qu'elles soient françaises, anglo-saxonnes et/ou européennes (cf. page 16).

On observe plus de **familiarité** avec les réseaux orientés **carbone & GES** (mesure, suivi et réduction) : EU ETS, GHG Protocol.



Participation aux réseaux par type d'acteur (en %)



Réseaux fréquentés par type d'acteur (en %)

Les **réseaux de collectifs** sont les plus largement cités par les répondants, viennent ensuite les réseaux associatifs. Cela peut s'expliquer par la forte proportion de collectivités qui ont répondu à l'enquête.

Les **groupes de recherche** et les **clubs d'entreprises** sont les moins nommés.

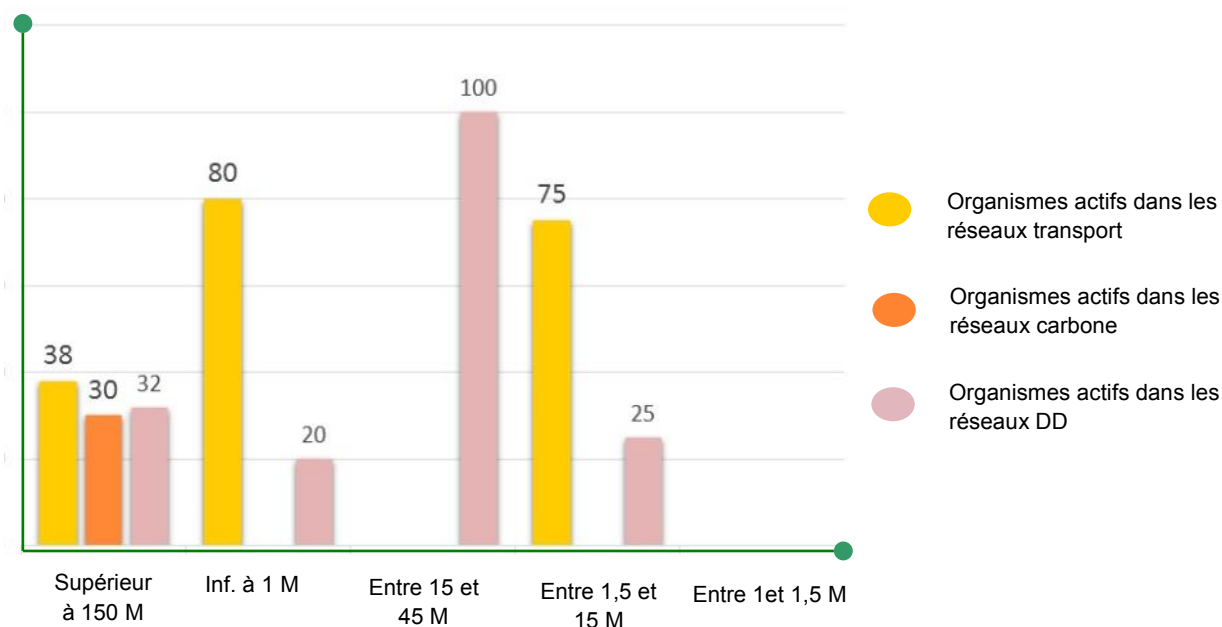


Engagement auprès des réseaux

En terme de chiffre d'affaires, les **plus grandes organisations** sont actives dans des réseaux diversifiés (transports, carbone, développement durable) alors que les petits concentrent leur participation à un ou deux types de réseaux.

Les gestionnaires et les chargeurs y sont seulement familiarisés.

A noter : la participation à des **réseaux ou des projets orientés carbone** est uniquement présente pour des organismes dont le chiffre d'affaires est **supérieur à 150 millions d'euros**. Cela peut s'expliquer par la réglementation à venir sur l'affichage CO₂ et l'obligation réglementaire via l'article 75 de la Loi Grenelle II de réaliser un bilan de ses émissions de GES pour toute entreprise de plus de 500 salariés.

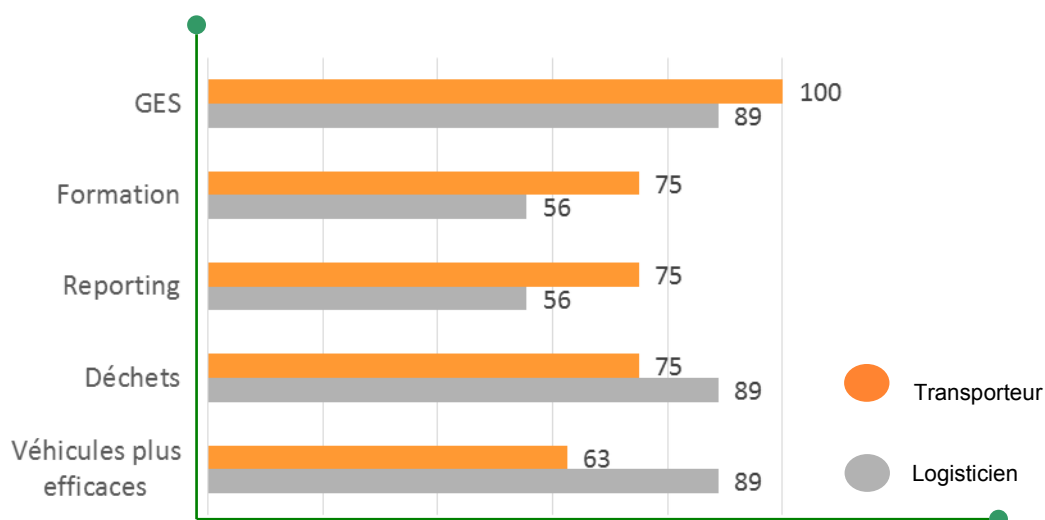


Participation aux réseaux en fonction du chiffre d'affaires en millions d'euros (en %)

4. Résultats de l'enquête - Les actions et moyens

Actions bénéfiques mises en œuvres par catégorie d'acteurs

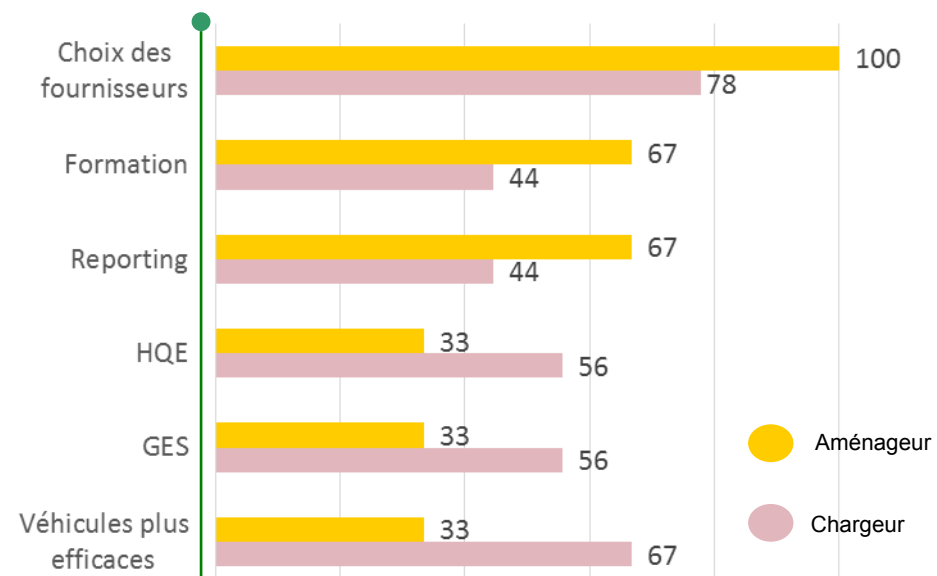
Actions phares mises en œuvre en priorité par les transporteurs et les logisticiens (en %)



Les actions principalement réalisées, par l'ensemble des acteurs, portent sur :

- ⇒ **La mesure / réduction des GES** : champ d'actions qui fait écho aux obligations réglementaires (affichage environnemental) et à la charte CO₂ de l'ADEME qui a mobilisé de nombreux chargeurs ou transporteurs.
- ⇒ **Les véhicules plus efficaces** : pour information, le transport est composé à 85% de route (FR/UE) et le gazole représente au moins un quart du poste de coût des entreprises de transport. Une meilleure efficacité signifie une baisse des consommations énergétiques et donc des charges (source MEDDE).
- ⇒ **La formation et la sensibilisation** : principalement liées à l'éco-conduite.

Actions phares mises en œuvre en priorité par les chargeurs et aménageurs (en %)



Deux actions sont cependant spécifiques aux aménageurs et aux chargeurs :

- ⇒ **La gestion de l'immobilier** et de l'emprise au sol (démarches HQE)
- ⇒ La maîtrise du choix des **fournisseurs**

Une action est spécifique aux transporteurs et aux logisticiens

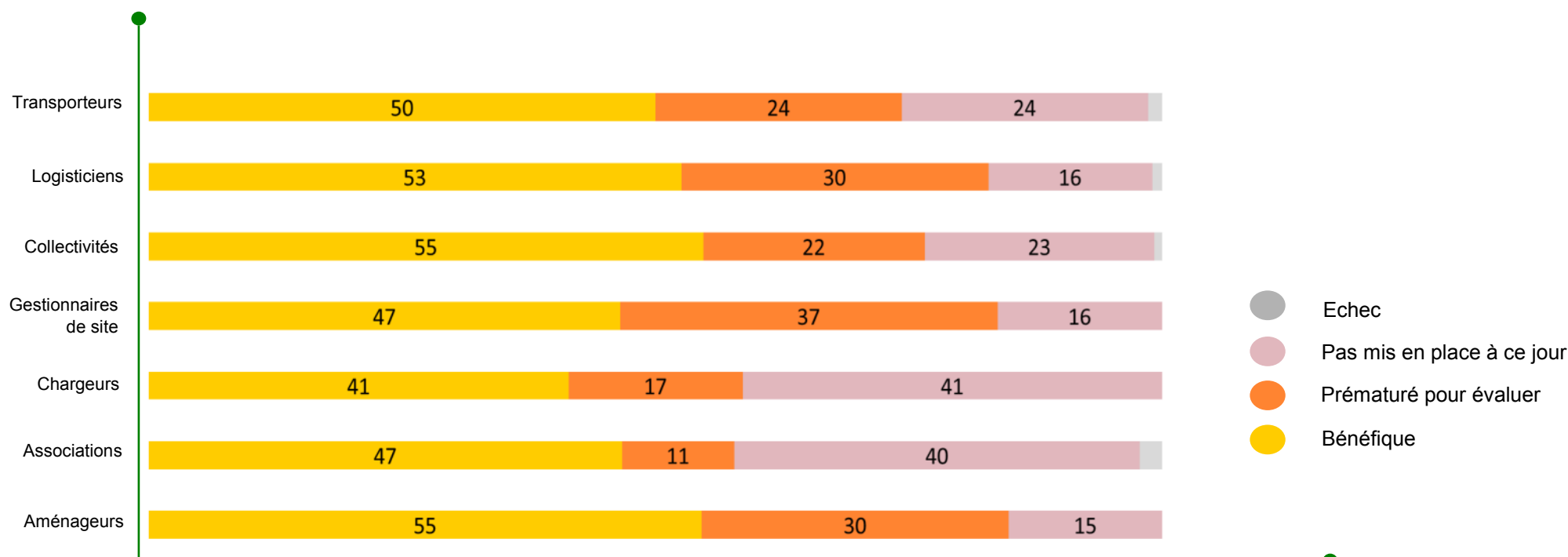
- ⇒ **Les déchets** : certainement liés aux actions ISO 14001 qui sont souvent le premier pas vers une démarche environnementale plus complète.

4. Résultats de l'enquête - Réussites et freins

Bénéfices des actions mises en œuvre

⇒ Les bénéfices ne sont encore que moyennement identifiés car les actions n'ont pas fait l'objet d'évaluation ou n'ont pas encore été mises en œuvre. Le meilleur taux de satisfaction enregistré revient aux collectivités et aux aménageurs (55%). Le plus bas aux chargeurs (41%).

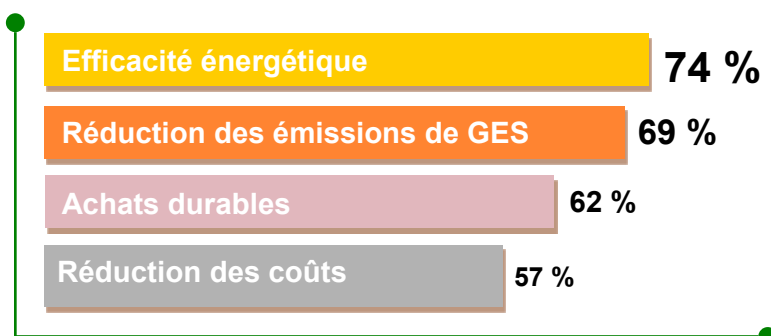
⇒ Parmi les actions qui n'ont pas été mises en place à ce jour, on peut noter que les chargeurs n'ont pas investi les démarches liées à la biodiversité et la Haute Qualité Environnementale (HQE). Cela peut s'expliquer par **la difficulté à évaluer un retour sur investissement direct** de ces démarches. Ce constat **légitime ainsi la nécessité de communiquer davantage sur les retours d'expériences positifs** menés par les différents acteurs de la chaîne logistique.



Positionnement des acteurs sur leurs actions en logistique durable parmi une liste d'actions proposées (en %)

Les avantages liés à la logistique durable

Sur quelles thématiques retrouvez-vous les avantages d'une telle démarche ?

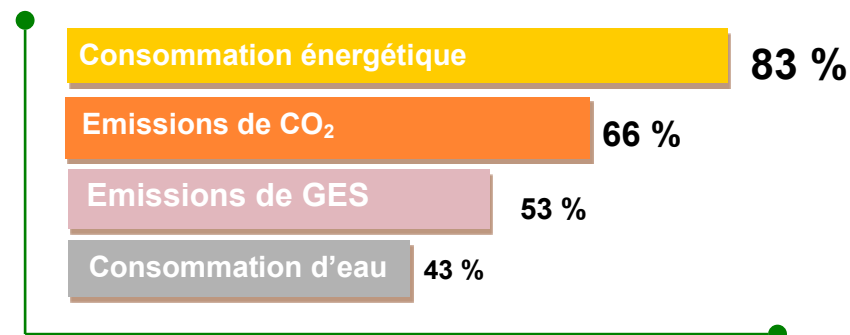


Sans surprise, les **principaux avantages** identifiés sont d'ordre **environnementaux** : efficacité énergétique, réduction des GES. Les indicateurs de suivi utilisés **coïncident** avec les avantages identifiés (cf. schéma à droite ci-dessus).

Les avantages liés à la mise en œuvre de démarche de logistique durable sont liés à des **gains économiques**. En effet, l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de GES induisent une réduction des coûts de transport.

Pour mémoire, le principal poste d'émission dans le secteur de la logistique reste les opérations de transport (à la différence des activités de stockage).

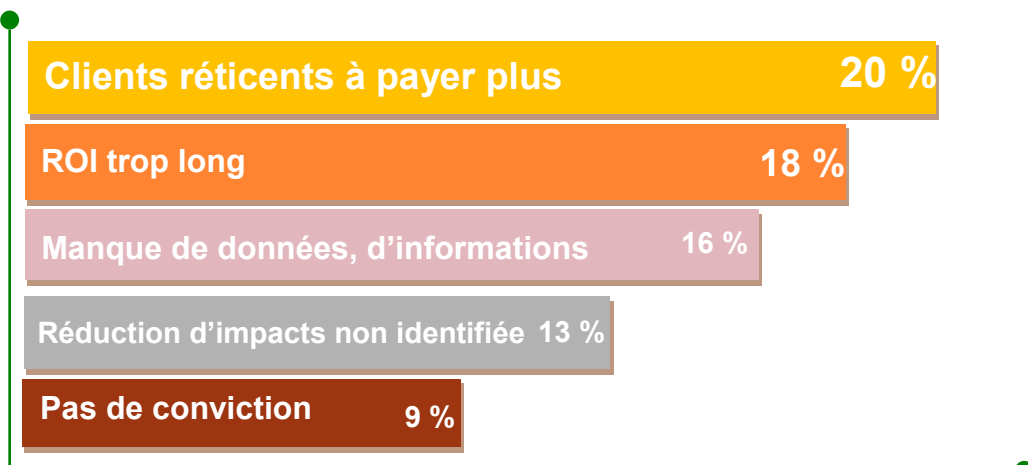
Quels sont les indicateurs de suivi utilisés ?



Spontanément, les acteurs distinguent les indicateurs liés aux émissions de GES et les émissions carbone. Cela est certainement lié aux réglementations en vigueur et à l'approche Bilan Carbone® très largement diffusées dans le secteur des transports.

Il est intéressant de souligner la **forte proportion de réponses liées à la consommation d'eau** traduisant l'enjeu lié au nettoyage des zones de stockage, des camions et du matériel dans l'activité de fret.

Principaux freins à la logistique durable



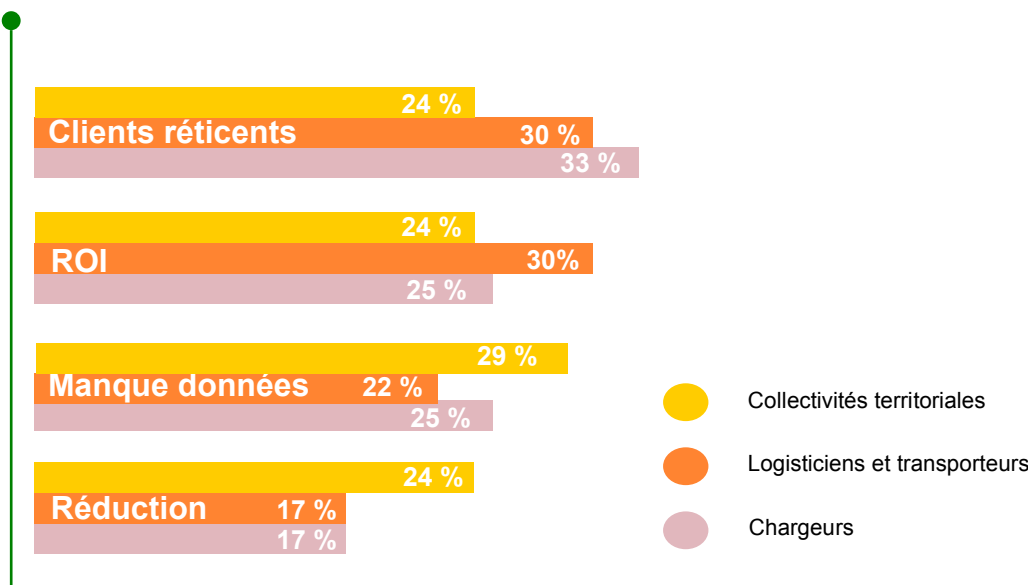
Les **principaux freins** identifiés sont le **coût** et le **retour sur investissement (ROI)** jugés trop importants.

Le secteur de la logistique étant fortement concurrentiel, cela s'explique par :

- ⇒ La **volonté de ne pas reporter sur le client le coût** de la logistique durable ;
- ⇒ Le secteur de la logistique est également caractérisé par une logique de flux tendu, d'où la difficulté d'aller sur des ROI à temps long.

Le **manque de données** est également régulièrement cité. Cela peut s'expliquer par la **difficulté à communiquer et obtenir ces informations**, la culture dans le secteur de la logistique n'allant pas naturellement vers le partage d'informations entre acteurs.

A noter : les **contraintes techniques ou réglementaires** n'ont été citées que cinq fois. Elles ne constituent donc pas a priori un frein majeur pour la mise en œuvre d'une logistique plus durable.



Les **chargeurs** et le groupe des **logisticiens / transporteurs** identifient des freins communs. Il s'agit pour eux :

- ⇒ Des clients qui ne sont pas prêts à payer plus pour un service de logistique plus durable ;
- ⇒ Du retour sur investissement jugé trop long ;
- ⇒ Du manque de données ;
- ⇒ De la réduction d'impacts mal identifiée.

Pour les **collectivités territoriales**, le principal frein reste le manque de données (**29%**) pour la mise en œuvre de politiques territoriales en faveur d'une logistique plus durable. La réticence à payer plus, le ROI long et la réduction d'impacts non identifiés arrivent cependant rapidement derrière (**24%**).

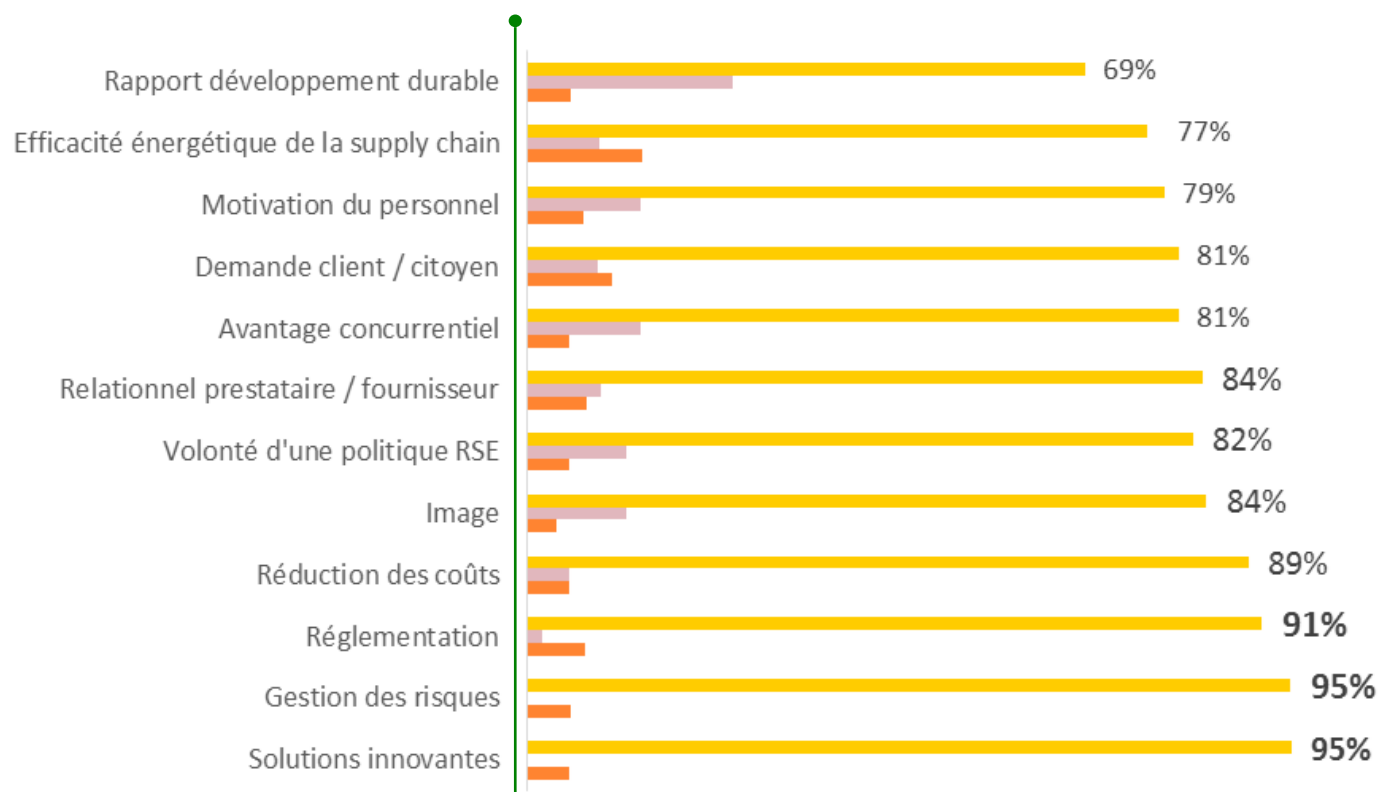
Freins estimés en fonction des catégories d'acteurs

4. Résultats de l'enquête - Les facteurs de motivation

Les facteurs de motivation à la mise en œuvre d'une logistique plus responsable

Parmi les autres facteurs de motivation mentionnés, on peut citer : la capacité à favoriser une **atmosphère respirable et la lutte contre la pollution** ainsi que ses impacts sur la santé ; le souhait d'un meilleur partage de données au niveau d'une communauté ou d'une filière ; la **réduction des coûts externes** pour la société (congestion, bruit, pollution atmosphérique,...) ; l'**opportunité de nouveaux business** ainsi que la **demande de l'actionnaire**.

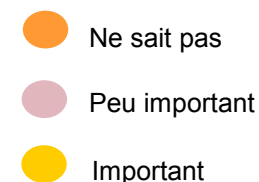
Quels sont les facteurs de motivation à la mise en œuvre de vos actions ?



Les **principaux facteurs de motivation** à la mise en œuvre d'une logistique plus responsable sont :

- ⇒ La gestion des risques et la recherche de solutions innovantes (95%)
- ⇒ La réglementation liée à l'affichage environnemental ou au Bilan Carbone® (91%)
- ⇒ La réduction des coûts (89%)

La rédaction de rapports développement durable n'est pas identifiée comme un facteur de motivation : 25% estiment que ce facteur est « peu important ».

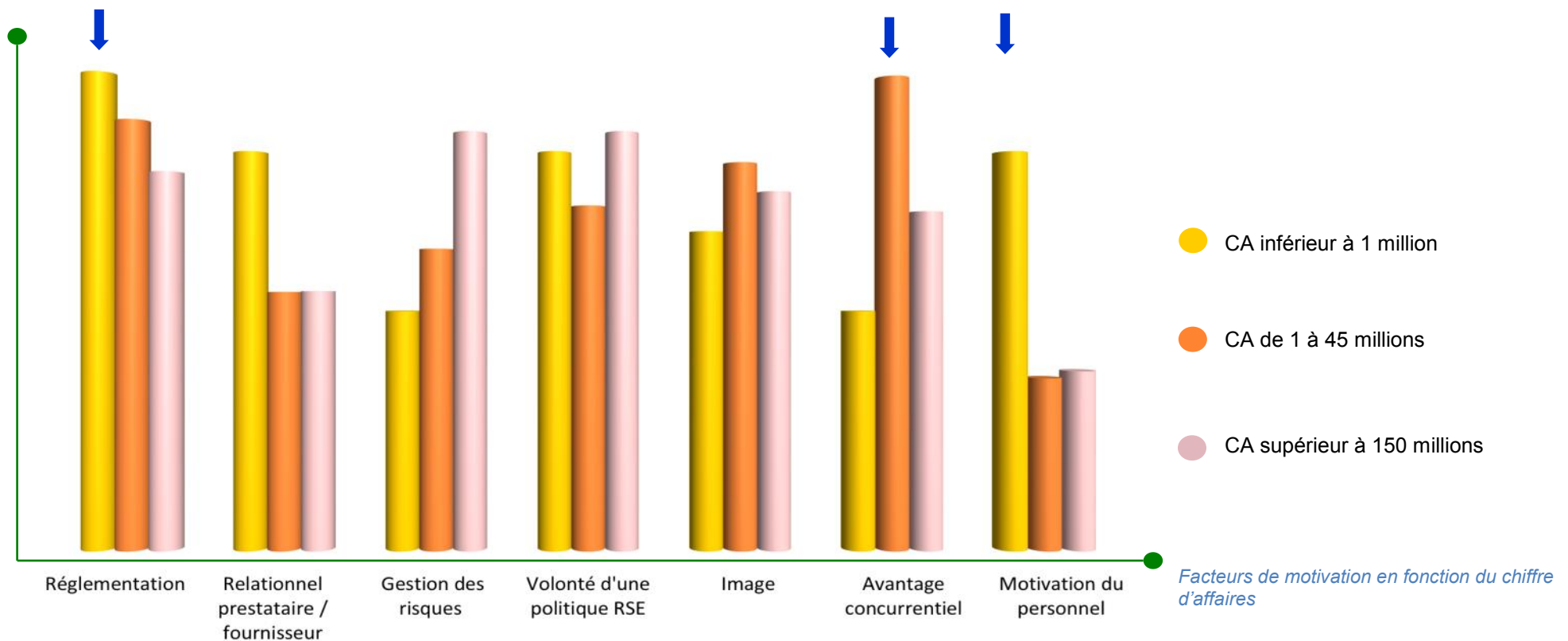


Les facteurs de motivation à la mise en œuvre d'une logistique plus responsable

Quels sont les facteurs de motivation à la mise en œuvre de vos actions ?

Pour les répondants dont le chiffre d'affaires est le plus important (supérieur à 150 millions), c'est la **gestion des risques et la volonté d'une politique RSE** qui priment comme facteur de motivation, puis viennent à parts quasiment égales: la **réglementation**, **l'avantage concurrentiel et l'image**.

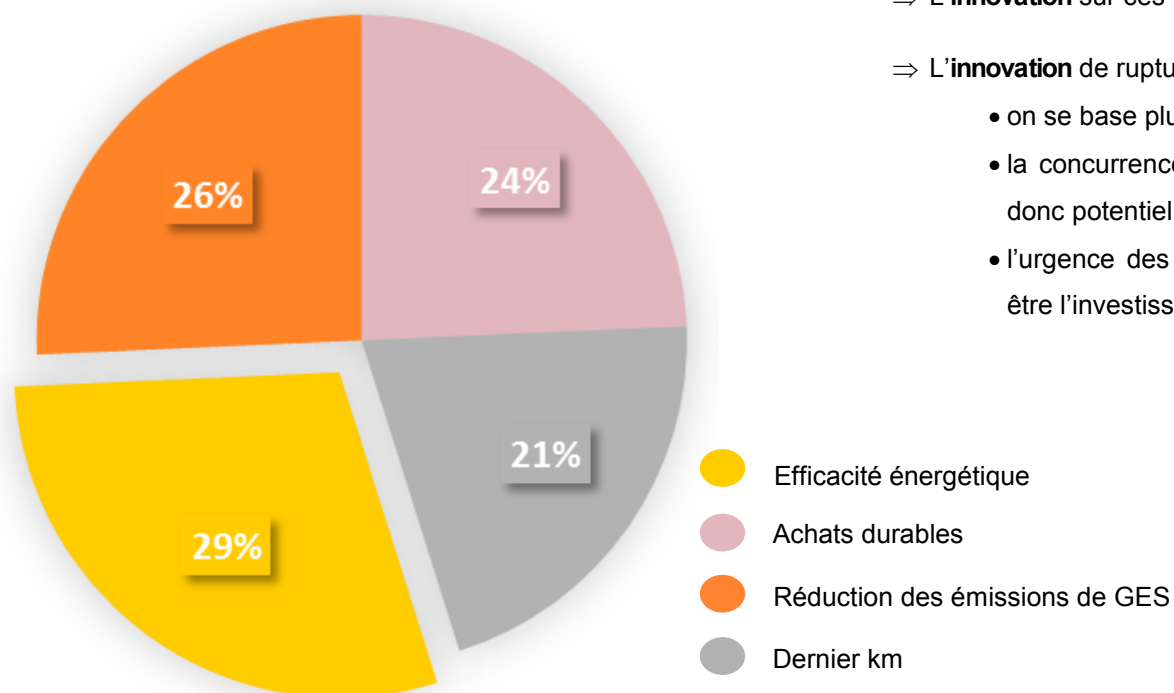
La **motivation du personnel** est l'argument que l'on retrouve le plus pour les plus petites structures (CA inférieur à 1 million d'euros) alors qu'elle semble être un facteur peu important pour les organisations ayant un chiffre d'affaires supérieur à 1 million d'euros.



4. Résultats de l'enquête - Perspectives

Les thématiques à investir

Sur quelle(s) thématique(s) clés l'innovation en matière de logistique durable devrait-elle porter ?



Pour les répondants, les thématiques à investir reposent principalement sur des **actions déjà mises en œuvre** : efficacité énergétique, réduction des émissions de GES, achats durables.

Nous pouvons en déduire plusieurs hypothèses :

⇒ L'**innovation** sur ces thématiques doit certainement être **poussée davantage**

⇒ L'**innovation** de rupture sur le secteur de la logistique n'est peut être **pas très usuelle** :

- on se base plus sur l'extrapolation de ce que l'on connaît,
- la concurrence « limite » le partage d'information sur des sujets innovants et donc potentiellement stratégiques,
- l'urgence des opérations de logistique, la nécessité de réactivité limitent peut être l'investissement en R&D.

5- A retenir

La pédagogie autour des enjeux du développement durable porte ses fruits mais le dialogue entre les acteurs de la chaîne logistique doit encore progresser. Il est nécessaire en ce sens, de rendre plus visibles les retours d'expériences en la matière

- ⇒ Globalement, la définition donnée par les répondants sur la logistique durable montre **une bonne appropriation** des enjeux liés au développement durable. Cependant, les liens entre une logistique plus responsable et l'économie sont rarement faits. La logistique est perçue avant tout comme une nuisance (sonore, environnementale). **La logistique, comme clés du dynamisme économique local, n'est pas ou peu perçue.** Le lien explicite qui est fait sur la partie économique reste uniquement lié à une perspective de réduction des coûts.
- ⇒ **La prise en compte**, au niveau **stratégique**, de cet enjeu est estimée en amélioration (77%), mais les services qui gèrent cette thématique restent opérationnels : achat, logistique, transport en majorité. Il est à noter également la faible mention des fonctions innovation ou R&D sur ces sujets au sein des organismes interrogés.
- ⇒ **Les bénéfiques** ne sont encore que **moyennement identifiés** car les actions n'ont pas fait l'objet d'évaluation ou n'ont pas encore été mises en œuvre. Ce constat légitime la nécessité de communiquer davantage sur les retours d'expérience positifs menés par les différents acteurs de la chaîne logistique. Plus spécifiquement, il s'agirait également de montrer le retour sur investissement de ces démarches.
- ⇒ Les **freins identifiés** sont intrinsèques au secteur d'activité :
- **temps** (Retour sur investissement),
 - **coût** (personne ne veut payer pour ce service),
 - **manque d'informations** (secteur fortement concurrentiel).
- ⇒ Les **avantages** à agir, les **actions, les outils de mesure** mis en œuvre ainsi que **les thématiques à investir** se rejoignent : efficacité énergétique, véhicules, réduction des émissions de GES, achats durables.
- ⇒ L'innovation n'est pas pensée comme une **innovation de rupture** mais plutôt comme une généralisation de ce qui fonctionne. Par ailleurs, elle reste majoritairement **environnementale**.
- ⇒ **En conséquence, le travail avec l'ensemble des parties prenantes reste difficile au regard des spécificités de ce secteur (forte concurrence, objectif du moindre coût) même s'il est nécessaire pour permettre une meilleure appropriation et une meilleure mise en œuvre d'opérations répondant à l'ensemble des enjeux liés au développement durable.**

Liste des organismes ayant répondu à l'enquête

Le Comité 21 et Orée tiennent à remercier très chaleureusement l'ensemble de leurs adhérents ainsi que les organisations qui ont participé à la réalisation de cette enquête:

A: ADEME, Afilog, ARD Paris Ile-de-France, ASEA, AUTF, **B:** BARJANE, Bolloré Logistics, **C:** CCI Essonne, Chronopost, CLUB DE-METER, CMA CGM, CMC MALONGO, Colas SA, Communauté Urbaine du Grand Nancy, Commune de Vigneux de Bretagne, Conseil Général Essonne, Conseil Régional d'Ile-de-France, Conseil Région Nord - Pas de Calais, CPIE Pays d'Aix, **D:** DFC², DHL, **E:** Easydis Groupe Casino, Ecole des Mines, Euromed Management, **F:** FNE Pays de la Loire, FNPS, **G:** GAIA, GDF SUEZ, GEODIS, Grand Cha-lon, **H:** Heppner, **I:** I Care Environnement, ICADE Property Management, IDEMU, **L:** La Poste - ColiPoste, La Poste - Groupe, Logis-tique 42, **M:** Mairie de Creil, Mairie d'Issy-les-Moulineaux, Maisons du Monde, McDonald's France, MEDIAPOST, Monoprix, **N:** Nov@log, **P:** Pôle d'Intelligence Logistique (Pil'es), PricewaterhouseCoopers, Provincia di Bologna, **R:** RETIS, **S:** Secours Catholique, Sergent Major / Natalis, SIZIAF, SNCF, STEF, Stratégies, STVA **T:** Total, **V:** Voies Navigables de France.

Nous contacter



Orée, association multi-acteurs créée en 1992, rassemble entreprises, collectivités territoriales, associations professionnelles et environnementales, organismes académiques et institutionnels pour développer une réflexion commune sur les meilleures pratiques environnementales et mettre en œuvre des outils pratiques pour une gestion intégrée de l'environnement à l'échelle des territoires. L'action d'Orée se reflète à travers ses 3 priorités: Biodiversité et économie, Economie circulaire incluant l'éco-conception, le recyclage et l'écologie industrielle et territoriale et Reporting RSE et affichage environnemental.

Alice Sarran – 01 48 24 31 33 – sarran@oree.org



Le Comité 21 est un réseau de 470 acteurs engagés dans la mise en œuvre opérationnelle du développement durable. Il réunit les parties prenantes concernées en France : 130 entreprises (multinationales et PME), 187 collectivités (des communes aux régions), 90 associations (d'environnement, de développement, de solidarité locale, de défense des droits humains ...) et une trentaine d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche. Ce réseau fonde son action sur le partenariat pluri-acteurs et sur l'action concrète. Le PNUE et le PNUD en sont membres de droit.

Isabelle Boudard - 01 55 34 75 24 - boudard@comite21.org

Ce document a bénéficié du soutien technique d'itnovem.