uel est le point commun entre le Groupe Rocher. Manutan, Verallia France. LPR-La Palette Rouge, Lafarge ou encore Cemex? Ces acteurs font partie des 183 entreprises à s'être engagées dans le dispositif Fret21° du programme EVE (engagements volontaires pour l'environnement) qui a pour objectif d'inciter des donneurs d'ordres à mieux intégrer l'impact des transports dans leur stratégie de développement durable.

« NOUS N'Y ARRIVERONS PAS SANS EUX »

D'autres pensent rejoindre le dispositif. C'est le cas du constructeur français d'engins de manutention Manitou qui est entré dans une phase de collecte de données de ses émissions de CO2. « Nous nous questionnons sur un éventuel accompagnement dans les prochains mois afin de nous aider à orienter notre plan d'actions », explique David Bechemilh, responsable transport du groupe.

Si ces entreprises visent un objectif commun, chacune y va de sa propre trajectoire bas-carbone. Par exemple, Manitou parie sur une baisse de 20 % de ses émissions de CO2 en utilisant des véhicules « low emission ». Dans le dispositif Fret21 depuis 2019, le Groupe Rocher s'est quant à lui engagé à réduire de 6 % ses émissions de gaz à effet de serre liées au transport à l'horizon 2023. Alors que, de son côté, le groupe Manutan - spécialisé dans la distribution de petits équipements industriels et fournitures de bureaux pour les entreprises, les collectivités et les artisans |agrément Fret21 reçu en mars





2022) - a prévu de faire reculer ses émissions de CO₂ de 7 % entre octobre 2021 et septembre 2024, quand le cimentier Lafarge (dans le programme depuis 2021) table sur une baisse de 5 % d'ici à 2023.

Ces objectifs, ils ne pourront les atteindre sans un effort collectif avec les transporteurs. « Nous devons y travailler avec [leur] aide, nous n'y arriverons pas sans eux », reconnaît Gabriel Tellier, directeur transport du groupe Manutan, dont l'activité est tournée historiquement vers la sous-traitance avec six prestataires (DPD, Geodis, Gefco, Tendron, Urby, Tempo One).

UN CRITÈRE RSE PLUS SÉLECTIF

Ces entreprises prônent ainsi le développement de relations commerciales avec des transporteurs engagés, signataires de la charte Objectif CO2 et/ou labellisés. Dans le cadre de leur politique d'achats responsables, la RSE devient ainsi un critère de plus en plus essentiel dans la section de leurs prestataires. C'est le cas chez Verallia France où la part des transporteurs chartés pourrait passer de 50 % à 80 % d'ici à trois ans. Idem chez Cemex, qui

s'est engagé dans la décarbonation du transport de ses matériaux de construction. « Aujourd'hui, notre panel de fournisseurs n'est pas constitué uniquement de transporteurs impliqués dans ce dispositif mais cette charte est clairement un préreguis pour les nouveaux prestataires souhaitant nous rejoindre », indique Jean-Yves Ollivier, directeur supply chain granulats France Nord, dont la branche s'appuie sur un pool de 200 transporteurs réguliers. Lesquels sont donc vivement incités à s'engager, « Cela fait partie, avec la sécurité, de nos priorités absolues », complète Emanuel Mendes, directeur Logistique bétons France qui fait appel à 250 transporteurs. Même son de cloche chez Manitou qui travaille avec un panel d'une quinzaine de transporteurs. « Environ 30 % sont signataires. L'objectif est de dépasser les 50 %. En juillet dernier, nous leur avons envoyé un courrier dans le but de faire un état des lieux des initiatives qu'ils ont engagées en interne et



Jean-Yves Ollivier, directour supply chain France nord de Cemex.

voir comment elles peuvent s'intégrer dans notre plan d'actions. Cette étape doit durer Jusqu'à la fin de l'année avant la construction d'une feuille de route l'année prochaine. En 2023, le critère RSE va ainsi devenir encore plus sélectif qu'il ne l'était déjà lors de nos appels d'offres », poursuit David Bechemilh.

Et gare aux transporteurs qui ne prendront pas le train en marche. « Dans le cadre de ses comités de pilotage mensuels, Manutan sensibilise les transporteurs de manière totalement transparente, témoigne Gabriel pilote une partie de la stratégie RSE chez le opportunités offertes, les faire monter en com-Tellier. Nous leur disons très clairement la trajectoire que nous souhaitons emprunter. L'idée est de partager notre vision et la leur. La réduction de notre empreinte carbone est un pilier de notre politique RSE. Il est donc Inconcevable de continuer à travailler avec des prestaproblématiques environnementales. »

Tous les transporteurs n'ont pas le même confirme entre autres Clémence Béa, qui de diagnostic, les challenger, discuter sur les

LE POINT DU VUE D'UN TRANSPORTEUR...



L'Officiel des transporteurs: Pour réaliser leur transition énergétique, les Transports Prémat (91) se sont tournés vers le gaz. Mais alors que les prix de cette énergie n'en finissent plus de monter, êtes-vous inquiet?

PHILIPPE PREMAT: Bien sûr! En un an, le prix du gaz est passé de moins de 1 € le kilo à 2,30 € en août dernier pour atteindre désormais 2,80 €. Un tarif quasi multiplié par trois, c'est considérable! Certains clients acceptent encore de payer le surcoût mais pour combien de temps? Jusqu'alors, les donneurs d'ordres (l'entreprise dispose d'un portefeuille de 600 à 800 clients réguliers| nous ont accompagnés dans la mise en route de nos véhicules roulant au gaz en

acceptant une augmentation des coûts fixes liés à l'exploitation des camions, entre 5 % et 7 %. Mais vont-ils continuer à le faire dans ce contexte inflationniste? Car, aujourd'hui, les conditions économiques ne leur permettent plus de supporter ce surcoût.

Allez-vous revoir votre copie en matière de transition énergétique?

P.P.: Je suis pour la transition énergétique mais il faut que ce soit économiquement possible. Si ces hausses perdurent, je serai effectivement contraint de prendre des décisions. Aujourd'hui, 8 % de notre flotte (500 véhicules en tout) roule au GNC et un véhicule au GNL. Nous envisagions d'investir dans des véhicules électriques en 2023. Mais avec le coût de l'énergie, nous allons y réfléchir à deux fois!

Quels choix avez-vous d'ores et déjà faits?

P.P.: Certains de nos clients nous demandent de revenir au gazole qui est aujourd'hui la formule la plus économique. En guise d'alternative, nous avons opté pour le biogazole renouvelable de synthèse qui a l'avantage de pouvoir remplacer le gazole classique sans modification technique des véhicules et permet de réduire les émissions de CO: jusqu'à 80 % par rapport à un carburant standard. Cette solution génère une augmentation de tarif de 2 à 3 % que nos clients acceptent de payer. C'est donc un bon compromis! Nous étudions toutes les solutions en partenariat avec nos clients de sorte à trouver les meilleures solutions. Les chargeurs ne nous imposent pas d'énergie. À nous d'être force de propositions pour leur fournir des solutions compétitives et performantes. •

PROPOS RECUEILLIS PAR FLORENCE FALVY

groupe Rocher. C'est pourquoi le groupe de cosmétiques souhaite embarquer l'ensemble de ses transporteurs (une cinquantaine, cer- Cemex, Jean-Yves Ollivier est quant à lui tains étant référencés auprès de la plateforme de notation RSE Ecovadis) sur le sujet de l'empreinte carbone à l'occasion des appels taires qui ne se sentent pas concernés par ces d'offres, ou lors de la contractualisation. « Nous voulons qu'ils aient une démarche engapée », souligne-t-elle. L'idée est de « monter degré de maturité sur le sujet. Ce que le niveau d'exigence, via une première étape

pétence afin de s'engager ensemble dans une démarche de progrès à partir de 2023 ». Chez d'avis que les chargeurs ont un rôle à jouer pour les guider sur le chemin de la transition énergétique. « En fonction de la taille et de la structure de l'entreprise, je reste persuadé qu'un accompagnement et de la sensibilisation est nécessaire afin d'emmener les entreprises vers cette transition. Par exemple, concernant les énergies alternatives, nous évo- ...

ŒUVRER ENSEMBLE VERS LES ÉNERGIES ALTERNATIVES...

Sur le terrain, diverses initiatives, notamment collaboratives, émergent sur le volet des carburants alternatifs. Exemple avec Cemex et son opération Future In Action. L'entreprise, qui incite ses transporteurs réguliers à investir dans ce domaine, a imaginé un habillage spécifique pour les identifier. D'après Jean-Yves Ollivier, les transporteurs réservent à cette initiative un très bon accueil. « Nous ne leur imposons aucun marquage », assure-t-il. Les premiers ont été réalisés sur trois véhicules. Et d'autres sont à l'étude.

Autre exemple avec LPR-La Palette Rouge (division d'Euro Pool Group) qui a rejoint le programme Fret21 voilà un an. Afin de mettre en place une stratégie conjointe de décarbonation du transport, le loueur et gestionnaire de palettes s'est rapproché de son principal transporteur, Lahaye Global Logistics (LGL), pour s'engager sur un premier axe : convertir les flux de collecte et de livraison vers des énergies propres. Dans sa ligne de mire: une réduction d'au moins 5,5 % de son empreinte carbone directement liée au transport et ce, dans les trois ans. Ainsi, dès





janvier 2023, 50 % des flux assurés par LGL vont migrer en biocarburant et 100 % à partir de 2024. Le choix va se porter sur le PUR-XTL, biogazole renouvelable de synthèse. Cela concerne une vingtaine de camions remorques et environ 2 millions de kilomètres par an pour une économie de 1632 tonnes de CO₂/an. « Nous croyons en nos partenaires pour nous accompagner à réduire durablement notre empreinte carbone et tendre vers le mix énergétique. Mettre en place ce partenariat avec LGL était pour nous une évidence et s'avère extrêmement positif », indique Christophe Garrigues, responsable Optimisation et Planification chez LPR. Et d'ajouter: « Ces premières initiatives ont montré qu'il était tout à fait possible d'œuvrer ensemble pour plus d'efficience environnementale, » Pascal Mariault, directeur logistique chez LGL, renchérit : « Travailler de concert avec nos clients sur ces sujets est la clé de notre réussite. » D'autres partenariats verront bientôt le jour avec des transporteurs « engagés et motivés » pour accélérer la décarbonation dans des zones stratégiques et à fort potentiel. « Dans un avenir proche, LPR souhaite proposer, avec l'aide de partenaires transport, des solutions très innovantes comme des camions électriques sur des lignes très spécifiques», ajoute Christophe Garrigues.



Chez Lafarge, l'accompagnement peut également revêtir la forme d'un engagement contractuel « de plusieurs années » dès lors qu'il demande à ses transporteurs d'investir dans des camions alimentés au biogaz. De même, l'entreprise s'engage à donner de la perspective sur le plus long terme. À l'avenir, elle entend aussi accompagner ses transporteurs tournés vers le B100 ou le carburant de

des flux compatibles », précise Bruno Flachat. Lafarge pourrait alors installer des cuves sur certains de ses sites pour leur permettre de s'avitailler. Le Groupe Bocher, où les flux routiers régionaux sont réalisés entre 30 et 40 % avec des énergies alternatives - l'objectif étant de livrer 380 magasins Yves Rocher France (sur 684) avec des véhicules propres



synthèse XTL « lorsque nous aurons trouvé d'ici à fin 2022 (contre 302 magasins actuellement) - accompagne déjà les transporteurs « locaux de petite taille » dans la mise en place d'une telle cuve. Son accompagnement prend plusieurs formes : « explication des biocarburants et des avantages écologiques, du mode de fonctionnement (cuves, etc.), engagement pluriannuel avec le transporteur, accompagnement financier via une révision des tarifs transports », énumère le directeur transport Romain Losdat. Prochain enjeu pour le groupe de cosmétique : la décarbonation de la longue distance. À ce titre, un projet pilote sur l'hydrogène vert pourrait naître en 2023 en collaboration avec DB Schenker via la mise en circulation d'un camion rétrofit. À noter que Lafarge souhaite aussi travailler de concert avec le groupe Maurel Transports (81) sur le sujet de l'hydrogène en déployant une station à horizon 2025.

... ET SUR D'AUTRES LEVIERS

Manutan a lui aussi mis en place des actions concrètes « couronnées de succès ou d'échecs », prolonge Gabriel Tellier, Lequel évoque notamment un test mené pendant sixmois avec l'un de ses prestataires pour la mise en place de remorques double plancher afin d'optimiser le taux de chargement des camions. « Les bénéfices n'étant pas au niveau attendu, nous n'avons pas prolongé cette

expérimentation », explique-t-il. Mais, plus récemment, le groupe a déployé la mise en service de véhicules alimentés au biogaz en partenariat avec un autre transporteur afin d'avoir « des collectes plus vertueuses au départ de Den Dolder aux Pays-Bas et de la plateforme logistique de Gonesse (95). À la clé? Une économie de 230 kg de CO₂ par jour et 57 tonnes par an (soit une baisse de 80 % des émissions). Une initiative qui devrait encore prendre de l'ampleur. « Des discussions, constructives et encourageantes, sont en cours avec d'autres transporteurs. Certains sont réceptifs quand d'autres sont limités dans leur capacité d'investissement. Nous avons donc une responsabilité à accompagner ces derniers par la sensibilisation. »

Toujours en lien avec Lahaye Global Logistics, LPR-La Palette Rouge agit aussi sur un autre levier : l'utilisation de modes alternatifs à la route. « À la suite de tests concluants en fin d'année dernière, des flux en train ont été mis en place dès le mois de janvier, au départ de la Bretagne jusqu'à Villefranchesur-Saône pour desservir le sud de la France. Chaque semaine, entre trois et quatre caisses mobiles de 960 palettes sont transportées par train », poursuit Christophe Garrigues, Un volume qui va aller en s'accroissant dès 2023. « Il est prévu de basculer environ huit camions par semaine sur le train, sur un flux longue distance, ouest-est. » Ainsi, 116 000 km/an seront évités par la route.

Ayant également l'ambition d'augmenter la part de transport multimodal, plus spécifiquement vers le rail, le Groupe Rocher compte lui aussi se tourner vers le groupe Lahaye. Puis, en tant que membre de l'association des chargeurs pour un transport maritime décarboné, il souhaite favoriser cohésion et dynamique collectives via le partage de bonnes pratiques. « Le groupe participe à une réflexion collective sur le transport de cargos à propulsion vélique dès 2024. Une occasion pour nos prestataires de participer à des lieux de concertation et au partage d'expertise », selon Clémence Béa.

AGIR EN PLEIN CHOC ÉNERGÉTIQUE

Toutes ces bonnes volontés sont toutefois mises à rude épreuve dans une situation de choc énergétique. « Ce manque de visibilité n'est pas propice à l'investissement sur des énergies », confirme Emanuel Mendes chez Cemex. Romain Losdat sent lui une vraie temporisation, « Les transporteurs sont dans le flou et ne savent plus dans quelles énergies investir. » Un contexte qui, d'après David Bechemilh chez Manitou, offre aux retardataires une opportunité d'enclencher une réflexion sur le sujet. • FLORENCE FALVY

" En 2020, 54 entreprises étaient engagées dans le disconitif Fret21. L'objectif est d'atteindre 400 entreprises en 2023.