



Transporter propre ou comment diminuer l'impact des transports et de la logistique sur l'environnement ?



Vendredi 10 octobre 2008 / Salle Québec

Sophie GARRIGOU

BeCitizen (France)
Director positive transport and mobility

Simon PEARSON

ASDA (United Kingdom)
Head of logistic

Lionel BONY

Rocky Mountain Institute (United States)
MOVE department

émetteur de polluants locaux. De plus, ce secteur dépend à 98% du pétrole.

Alors quelles peuvent être les solutions pour éviter le scénario catastrophe ?

Lionel BONY fait partie du Rocky Mountain Institute (RMI) : organisme de conseil et réflexion sur l'efficacité de l'énergie et des ressources, dans le domaine des transports, du bâtiment et de l'énergie. Selon lui, la question est de savoir comment avoir des camions plus efficaces.

Il faut aussi savoir qu'il n'y pas seulement l'impact des transports : la production d'une tomate au Mexique et transportée jusqu'en Europe est-elle globalement plus consommatrice d'énergie qu'une tomate produite sous serre chauffée en Hollande ?

Alors quelles solutions apporter ?

Selon lui, il s'agit d'abord de faire changer les comportements personnels, marcher plutôt que de prendre la voiture, raisonner les actes d'achats en fonction des saisons, choisir sa motorisation.

En ce qui concerne les poids lourds, la base de consommation aux USA est de 36,2 L / 100 kms, le RMI travaille sur l'aérodynamisme, le moteur, les roulements et la quantité de marchandises par camion pour atteindre une consommation de 19,1 L / 100 km.

Et ce gain d'efficacité est important pour protéger le milieu naturel.

Simon PEARSON, responsable de la logistique d'ASDA, nous explique qu'il a participé à un projet européen pour un transport durable, au sein de la coopérative ECR (Efficient Consumer Response).

Il en est ressorti une feuille de route ECR pour un transport durable (feuille de route téléchargeable en anglais sur www.ecr.org). Elle regroupe les 15 meilleures pratiques dans le domaine des transports.

ASDA, c'est WalMart, le plus grand supermarché au Royaume Uni, cela représente

Le transport de marchandises a un impact sur les polluants locaux et sur le changement climatique à l'échelle mondiale, introduit l'animatrice et expert, Sophie GARRIGOU.

Bien évidemment les GES, Gaz à effet de serre (méthane, dioxyde de carbone, gaz fluorés...) sont essentiels à la vie dans le sens où ils ont entraîné l'augmentation de la température qui a permis la vie sur terre. Mais à présent le dioxyde de carbone empêche la réémission d'une partie des infrarouges et le climat devient donc dépendant de nos émissions de GES.

S'en suivent 2 scénarii possibles, l'un assez optimiste qui soutient que s'il est trop tard pour diminuer nos émissions, nous pouvons tout de même les stabiliser.

L'autre plus pessimiste verrait une augmentation de nos émissions qui rendrait la vie impossible sur terre.

Les transports représentent 27% des émissions de GES ; en France, la route est responsable de 92% des émissions de ceux-ci.

Le transport routier, même s'il est en progression grâce aux normes « EURO » mises en place en Union européenne, reste le plus gros



Transporter propre ou comment diminuer l'impact des transports et de la logistique sur l'environnement ?

Vendredi 10 octobre 2008 / Salle Québec

beaucoup de transports...bien sûr, il faut viser l'excellence opérationnelle, mais aussi travailler de manière durable.

Un programme a débuté en janvier 2005 et a permis une économie de 56000 miles soit 70000 tonnes de dioxyde de carbone.

Il s'agit d'agir sur différents aspects :

- Le remplissage des véhicules, ranger les matériaux pour un gain de place
- Les conducteurs qui suivent des programmes de formation pour réduire les consommations d'énergie.
- Des sujets plus techniques, comme l'utilisation d'azote pour les remorques frigorifiques, ce qui permet de diminuer les émissions de gaz ainsi que les pollutions sonores.
- L'utilisation du réseau ferré, mais s'il est possible au Royaume Uni de faire des longs courriers, le faible nombre de trains limite les possibilités d'augmenter l'utilisation de ce mode de transport.

Après avoir entendu les interventions des deux invités, Sophie GARRIGOU relance le débat sur le fait que transporter mieux c'est bien, mais n'est-il pas possible de transporter moins ?

Simon PEARSON, en tant que distributeur rappelle qu'il doit toujours se recentrer sur la disponibilité pour le client. Il fait en sorte d'acheter le plus proche possible du lieu de distribution mais s'il faut acheter en Chine alors il utilise sa chaîne logistique.

Si les achats locaux sont très répandus au Royaume Uni, 50 à 70 % des distances parcourues par les familles pourraient être réduites si elles se faisaient toutes livrer par un seul camion.

Sophie GARRIGOU intervient : « les consommateurs sont l'ultime force, si on décide de ne plus acheter en contre saison, alors les distributeurs n'importeront plus en contre saison. »

Lionel BONY réagit sur le fait que le choix des clients est important et on préfère souvent

quand c'est moins cher...et donc bien souvent quand ça vient de loin...Parfois l'alimentation locale n'est pas plus chère contrairement à ce que pensent la plupart des personnes, les impacts énergétiques sont parfois différents de ce que l'on pense, les signaux ne sont pas toujours clairs pour le consommateur pour qui les bonnes décisions peuvent être difficiles à prendre.

Après les différentes interventions, l'auditoire est invité à poser ses questions :

« N'est-il pas possible d'utiliser d'autres modes de transports plutôt que d'améliorer les transports routiers ? »

Simon PEARSON explique que le réseau fluvial a été utilisé au Royaume Uni, mais les livraisons d'Asie par exemple arrivaient dans le sud du pays alors que les distributeurs se situaient dans le nord. Il y avait donc encore du chemin par voie routière à effectuer. De plus le réseau fluvial est très peu développé, il n'y a pas les infrastructures nécessaires.

Il n'est donc pas forcément plus raisonnable de chercher d'autres modes de transports. Mais il faut améliorer ceux que l'on utilise actuellement.

A la fin de cet atelier, on retiendra que concrètement si l'utilisation des camions est divisée par 2, cela sera déjà un bon point. Mais il existe un risque d'effet rebond : les camions sont plus efficaces alors on les utilise davantage.

Des efforts peuvent aussi être faits sur les emballages ou sur les choix des particuliers : adapter ses moyens aux besoins, avoir une petite voiture pour aller travailler en ville, pas besoin d'un monospace pour une seule personne...