

LIVRE BLANC

Transport Eco-Responsable des Marchandises



Remerciements

Nous remercions pour leur contribution et leurs commentaires :

- **Pascal Bello** – ESG Score
- **Gilles Berhault** – Président du Comité 21
- **Alain Chauveau** – ACIDD Association Communication et Information (&Innovation) pour le développement durable
- **Joël Danard** – Membre du pôle de compétitivité Efficacity
- **Eric Devin** – Directeur Général de Cemafroid
- **Gilles Durand** – Secrétaire général de l'AFGNV
- **Bernard Favre** – Auteur du livre « Transport Durable » et Sintras Consulting
- **Jean Claude Girot** – Directeur des affaires publiques Volvo Group France
- **Jérôme Libeskind** – Expert en logistique urbaine et e-commerce
- **Philippe Payen** – Ancien Directeur de la stratégie de Veolia
- **Jean Luc Prache** – Directeur des Achats de Transdev

Et l'ensemble des **collaborateurs** de European TK'Blue Agency

Du transport à la mobilité

5 à 6 milliards de personnes vivront en 2040 dans une ville qui pourrait avoir de vraies difficultés à répondre à ce qui légitime sa raison d'être initiale : sécurité, accès au travail, éducation, culture, santé... ou à des besoins plus récents comme : hub d'échanges, création de richesses, lieu d'interconnexion, culture numérique...

Le développement exponentiel urbain concentre les problèmes de santé (pollutions renforcées par les changements climatiques), de partage de l'espace, d'insécurité, de nuisance, de coût de la vie... et nécessite la mise en place de plans d'actions urgents.

Comment continuer à parler de qualité de vie ? Sur quels critères ? Une approche contemporaine, souvent dénommée « ville durable et connectée », ou smart city, est apparue comme porteuse de solutions globales partagées par tous : responsables politiques, entreprises, chercheurs... citoyens. Mais cette approche induit une rupture culturelle, vers la transversalité dans une vision forcément, matricielle et collective.

Mais il ne s'agit pas seulement de reconsidérer la mobilité des personnes. Celles-ci ont besoin dans toutes leurs activités de la disponibilité de toutes sortes de ressources et d'objets, sans capacité de stockage. Les axes de travail sont connus : objectif zéro carbone, interopérabilité, optimisation du dernier kilomètre, nuisances sonores, conditions de travail... La révolution est en marche, fondée sur la recherche d'innovations technologiques, notamment énergétiques; et les changements de comportement. Il fallait aussi disposer d'un outil de référence extra-financier de mesure et de valorisation des engagements de chacun. C'est l'apport efficient de TK Blue.

Beaucoup de solutions ont été trouvées. Il est temps de les mettre en œuvre dans un unique objectif, la généralisation des démarches.

Gilles Berhault
Président du Comité 21, organisateur de Solutions COP21.
Délégué général d'ACIDD

Auteur de Développement durable 2.0. L'internet peut-il sauver la planète (Ed. de l'Aube), Propriétaire ou artiste (Ed. de l'Aube). Co-auteur de Métamorphose numérique (Alternative Gallimard), Nouveaux imaginaires pour un monde durable (Ed. Les Petits Matins), Green IT (Ed. Lavoisier).

Introduction

Les temps que nous vivons sont placés sous les signes de l'accélération et de l'incertitude. Demandes clients ajournées ou reportées, défaillances de fournisseurs, volatilité des marchés et risques géopolitiques exacerbés sont autant de facteurs de réduction de notre visibilité. Autant dire que la flexibilité et l'agilité des organisations deviennent non seulement essentielles, mais vitales.

La supply chain est au cœur de ce challenge, en amont par l'approvisionnement et l'optimisation des stocks ; en aval par les réseaux de distribution et de livraison au client. Les entreprises les plus en pointe dans ce domaine déclarent sous-traiter 60 % de leur activité logistique : le rôle d'une direction des achats devient donc essentiel, car la performance de l'entreprise est directement liée à celle de ses fournisseurs de transport, de stockage et de distribution.

La donne devient plus compliquée : les organisations sont le plus souvent régionalisées, les réseaux de distribution font appel à des prestataires multiples qu'il convient de suivre et d'accompagner, car la sous-traitance n'absout pas de la responsabilité. Les directions d'achat se trouvent donc devant un triple challenge: sélectionner et mettre en place un nombre croissant de prestataires autour de plates-formes souvent éloignées, assurer la maîtrise de chaînes de sous-traitance à géométrie variable, et les suivre encore plus précisément que par le passé.

Beaucoup ne s'y sont pas trompés, et des services achats spécialisés dans les transports sont présents dans 80% des entreprises concernées. Les enjeux sont en effet importants : les entreprises ayant la meilleure performance logistique dégagent un résultat d'exploitation supérieur de 30% à la moyenne de leur secteur, à la fois grâce à l'optimisation de leurs coûts globaux, et grâce à une meilleure réponse aux attentes clients.

Mais la course à la compétitivité n'autorise pas tout : le renforcement salutaire des exigences de développement durable qui s'opère et qui ira croissant, impose d'intégrer les indicateurs sociétaux et environnementaux dans la performance des fournisseurs, et de la consolider de manière cohérente et normée pour assurer leur cohérence sur une échelle mondiale.

Un nouveau challenge pour les directions achats pour qui la performance RSE des fournisseurs fait désormais partie du top 5 de leurs préoccupations.

Philippe Mangeard
Président Fondateur d'European TK'Blue Agency

Sommaire Général

01

Chapitre I
Les nouveaux défis du transport de marchandises

02

Chapitre II
Les fondamentaux du transport éco-responsable

03

Chapitre III
La logistique : un enjeu d'avenir pour les grandes Métropoles

04

Chapitre IV
L'environnement réglementaire et juridique

Introduction : les nouveaux défis du transport de marchandises

Les choix en matière de transport de marchandises sont encore trop empreints de la seule logique du coût-délai. Pourtant, il est aujourd'hui devenu crucial pour les chargeurs, comme pour les transporteurs, de dépasser ce diptyque qui ne permet pas une performance économique optimale.

Le transport de marchandises est appelé à se renouveler en passant d'une logique de coût-délai, à une logique de performance globale et d'amélioration continue qui intègre autant des objectifs quantitatifs que des objectifs qualitatifs.

Le transport éco-responsable trouve ici toute sa légitimité en permettant de répondre concrètement aux nouveaux impératifs d'évolution du secteur et de ses acteurs.

Parce que la performance économique du transport de marchandises passe désormais inévitablement par sa performance éco-responsable, il s'agit d'identifier puis de mesurer l'ensemble des externalités négatives du transport pour en améliorer sa performance économique, sociale et environnementale. Etablir son « Mix-nuisance » revient finalement à amorcer, puis entériner, une démarche RSE réaliste et efficiente.

Sommaire Chapitre 1

- 01.** La prédominance encore trop importante de la seule logique du coût-délais dans le choix de transport _____ 8
- 02.** L'importance de prendre en compte l'ensemble des externalités négatives _____ 9
- 03.** La performance économique du transport de marchandises passe désormais inévitablement par sa performance éco-responsable _____ 10
- 04.** La nécessité de mesurer l'ensemble des externalités négatives du transport de marchandises pour en améliorer sa performance économique et sociétale _____ 13

Chapitre 1 - Introduction : Les nouveaux défis du transport de marchandises

01. La prédominance encore trop importante de la seule logique du coût-délais dans le choix de transport

Les chargeurs ou commissionnaires de transport sont en permanence confrontés à des choix récurrents dans leurs décisions de transport :

- réaliser un service de transport dans les délais, de bonne qualité, mais avec un coût « de marché » ;
- réaliser un service de transport à moindre coût, mais peut être au détriment de sa qualité (fiabilité, sécurité, impact environnemental et social).

Si étymologiquement, le mot transport signifie « se déplacer en portant », la fonction de transport implique à la fois **le moyen de transport**, qui assure le portage et combine en général un véhicule et une énergie, et **le trajet** (origine - destination) qui nécessite des infrastructures et une organisation de bout en bout.

Les dernières décennies ont apporté une troisième dimension à la fonction du transport, devenue désormais incontournable : **l'intelligence**. Le transport, comme tous les éléments de la société contemporaine, est pris dans la vague des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Ces évolutions des systèmes intelligents modifient en profondeur les potentiels de performance qui s'appliquent au transport : information des conducteurs, des clients, et des opérateurs ; automatismes embarqués ; communication entre les véhicules, les infrastructures et les centres de contrôle ; gestion des flux en temps réel ; etc. ...

Ces avancées technologiques sont à ce jour pas ou peu exploitées et la chaîne logistique demeure encore trop souvent organisée sur la seule **logique du coût-délais**. Bien que ces critères demeurent essentiels dans l'élaboration de la stratégie du chargeur, les évolutions commerciales, sociétales et juridiques appellent aujourd'hui à intégrer de nouveaux paramètres, qu'ils soient sociaux ou environnementaux, pour une prise de décision raisonnée globalement dans le choix du transport.

Le transport de marchandises doit se renouveler en passant d'une logique de coût-délai à une logique de performance globale et d'amélioration continue qui intègre autant des objectifs quantitatifs que des objectifs qualitatifs.

- ≡ Comment les acteurs de la supply-chain peuvent-ils davantage s'impliquer dans cette nouvelle démarche, tout en respectant le couple coût-délai qui ne peut être ignoré ?

02. L'importance de prendre en compte l'ensemble des externalités négatives

Une **externalité** désigne le fait qu'une activité de production ou de consommation d'un agent affecte, positivement ou négativement, le bien-être d'un autre agent sans qu'aucune de ces deux parties ne reçoivent ou ne payent de compensation financière.

Le secteur du transport génère **plusieurs types d'externalités négatives**. Le débat actuel autour de ses émissions de CO₂ (qui à l'échelle mondiale représente tout de même 26% du total des émissions de CO₂) en occulte une bonne partie. D'autres externalités négatives, moins connues ou moins médiatisées, sont pourtant vectrices de nuisances sanitaires, économiques et environnementales importantes.

Lorsqu'un chargeur décide de transporter sa marchandise à l'aide d'un camion de norme EURO II par exemple, il ne ressentira pas directement le coût sanitaire et environnemental qu'il fait subir à la société en termes, entre autres, d'émissions de CO₂ ou de pollutions atmosphériques, ou de conséquences économiques en termes de congestion, d'accidents et de bruit.

Il convient alors, d'identifier et de répertorier précisément l'ensemble des externalités négatives du transport, que TK'Blue Agency a regroupé en 6 catégories:

 **Le bruit** a des répercussions sur la santé : stress, perturbation du sommeil, pouvant favoriser sur le long terme des maladies cardio-vasculaires.

 **Les coûts de la congestion** induisent à la fois un coût internalisé à l'entreprise lié au temps perdu par l'opérateur et aux retards de livraison supportés par ses clients, ainsi qu'un coût externe correspondant aux coûts supportés par les autres usagers de la route.

 **Les accidents** ont un impact immédiat avec des pertes de production, des pénalités et la perte de confiance de ses clients ; les accidents corporels que le transport provoquent ont aussi un coût social élevé en frais médicaux.

 **La pollution de l'air** (hors gaz à effet de serre) est à l'origine d'effets néfastes sur la santé humaine (nouveaux cas de bronchite chronique, décès prématurés ou années de vie perdues). Le coût économique de ces effets (mobilité, hospitalisations, journées d'activité restreinte) est élevé pour la collectivité, entre 20 et 30 milliards d'euros par an en France. Les polluants sont nombreux et entrent chacun dans les grilles d'évaluation : les particules fines (PM2.5), l'oxyde d'azote (NOx), l'oxyde de soufre (SO2), et les composés volatils organiques non méthaniques (NMVOC).

 **Le changement climatique** lié à l'ensemble des gaz à effet de serre est aujourd'hui une réalité et ses conséquences seront sensibles dans notre environnement et nos modes de vie.

 A ces impacts, le **processus Amont-Aval** qui correspond à la production et l'acheminement de l'énergie, ajoute ses propres émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

03. La performance économique du transport de marchandises passe désormais inévitablement par sa performance éco-responsable

Dans un contexte de sortie de crise, les entreprises doivent **conjuguer leur performance économique à une performance environnementale pour se démarquer**, en plus de la nécessité climatique impérieuse de s'engager dans cette voie.

Le bon fonctionnement des approvisionnements dans la chaîne de production, puis in fine de la distribution de ses marchandises, est au cœur du bon fonctionnement de l'ensemble de la chaîne de production.

La fiabilité des délais de livraison, l'absence de perte de marchandises, et la réduction des pénalités à l'encontre des clients, nécessitent des prestataires logistiques efficaces, fiables et performants. A fortiori, matériels, équipements et personnels doivent être de bon niveau... Condition sine qua none pour réduire substantiellement les émissions de nuisances et les risques de retard !

Autrement dit, voilà une bonne raison de se concentrer sur la supply chain en termes de performance éco-responsable, qu'elle soit interne à l'entreprise ou externe.

Les coûts internes de la logistique dans une entreprise sont souvent compris entre 1 et 3 % de la valeur ajoutée, son manque de qualité peut entraîner des surcoûts du même ordre de grandeur.

Au sein des grands groupes, le poids d'une logistique externalisée, faisant recours à des fournisseurs et à des partenaires, représente souvent plus de 50%, et jusqu'à 70%, de la création de valeur.

Il est tel qu'il représente la majeure partie de l'impact environnemental d'un cycle de production.

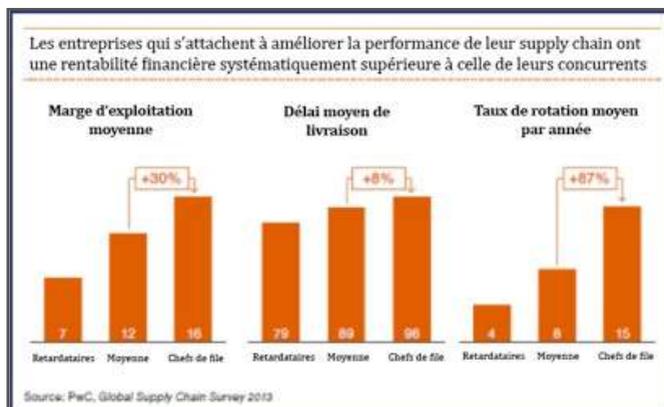
La démarche de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) entend faire de la performance éco-responsable des entreprises une performance économique supérieure.

La RSE consiste, pour une entreprise, à intégrer les préoccupations sociales et environnementales dans ses activités opérationnelles et dans les stratégies qu'elle met en place. Il s'agit également, pour une entreprise, d'interagir avec les parties prenantes (clients, fournisseurs) pour intégrer ces préoccupations dans leurs relations.

Intégrer ces problématiques sociales et environnementales à sa stratégie de performance économique permet, contrairement aux idées reçues, d'optimiser les conditions de rentabilité du transport de manière durable :

- **Augmenter ses recettes** : par la création de nouveaux business models, l'établissement de collaborations durables, le développement de nouveaux services plus adaptés à la demande, la fiabilité et la qualité de l'approvisionnement.
- **Baisser ses coûts de production** : par la performance énergétique, la rationalisation des chaînes logistiques, de nouveaux modes d'approvisionnement des consommateurs finaux.
- **Atténuer les risques** : par la durabilité économique et environnementale de son business model, la priorisation des impératifs managériaux de respect environnemental, le recours à des modes de gestion alternatifs et au report modal.

- **Améliorer son image** : en se concentrant sur le développement d'initiatives durables, en promouvant une démarche de transparence en y incluant employés et investisseurs.



La démarche RSE, afin d'être complète et aboutie, nécessite une collecte d'informations au sein d'un environnement caractérisé par sa multiplicité d'acteurs :

- On compte 600 000 transporteurs routiers en Europe, souvent de petites tailles.
- Transports impliquant souvent plusieurs transporteurs.
- Véhicules chargés par plusieurs donneurs d'ordre.
- Difficultés pour mesurer directement les pollutions émises par chaque véhicule, obligeant à la mise en place de moyennes engendrant des imprécisions, telle que la consommation d'énergie, variable d'un véhicule à l'autre.
- Les impacts propres à l'usage du véhicule : congestion, bruit, certaines pollutions comme les particules émises par les pneus et les freins.
- Difficulté de mesurer individuellement le taux de chargement des véhicules (la multiplication des objets connectés et des capteurs devrait cependant le permettre dans un avenir proche).

- Non prise en compte des impacts liés à l'usage des infrastructures nécessaires au transport de marchandises (ports, aéroports, atelier de stockage, routes, ...).
- Des enjeux sociaux qui demeurent difficiles à estimer bien que des travaux universitaires existent (soutien à la compétitivité des entreprises, aménagement du territoire, desserte des quartiers ruraux ou de certaines zones sensibles, impacts des accidents majeurs, impacts sur la santé).
- Ce contexte particulier et propre au secteur du transport de marchandises amène ainsi les acteurs de la supply chain à vouloir disposer d'indicateurs précis afin de concrétiser leurs efforts en matière de performance éco-responsable.

04. La nécessité de mesurer l'ensemble des externalités négatives du transport de marchandises pour en améliorer sa performance économique et sociale

Pour que le transport de marchandises contribue à accroître efficacement la compétitivité de l'entreprise, la mesure de l'ensemble des externalités négatives du transport, en particulier sous l'angle financier, est essentielle. Elle donnera alors aux décideurs publics et aux acteurs économiques privés qui en sont responsables, les moyens de créer des incitations pour les réduire.

En l'absence d'indicateurs et de systèmes de mesure adéquats, les responsables de ces externalités négatives ne pouvaient pas tenir compte dans leurs décisions de choix de transport, de l'influence sanitaire, environnementale et économique, de leurs actes sur la société.

European TK'Blue Agency propose depuis 2013 une évaluation complète de ces impacts et permet enfin aux différents acteurs de prendre des décisions raisonnées :

- Les transporteurs peuvent ainsi identifier et valoriser les bons choix d'équipements, d'organisation ou de formation pour une offre toujours plus performante.
- Les entreprises et acheteurs de transport peuvent ainsi optimiser, en connaissance de cause, leurs décisions logistiques, en particulier en cherchant le meilleur compromis coût, qualité, environnement et social.

- Les collectivités peuvent adapter leurs réglementations et choisir les bons investissements en infrastructure.

En tant que chargeur, la prise en compte d'indicateurs techniques, sociaux et environnementaux sur chacun de ses prestataires est une appréciation solide de leur fiabilité et de leur résilience. Bons matériels, bons équipements et bonne formation garantissent leur performance en termes d'efficacité, de sécurité, et de ponctualité du transport, ainsi qu'une réduction du coût économique et de l'impact environnemental et sociétal global.

L'importance du recours à des indicateurs adaptés à ces nouvelles composantes est devenue essentielle, aussi bien économiquement que juridiquement, mais est encore trop peu répandue. Il en va de la qualité du service logistique. Pour ce faire, une relation pérenne entre chargeurs et transporteurs repose sur une communication transparente et des outils de mesure intelligibles et acceptés par tous.

European TK'Blue Agency, en tant qu'agence de labellisation et de notation des transports, a vocation à promouvoir le transport éco-responsable, à faible émission de nuisances pour une meilleure performance économique.

Grâce à un référentiel élaboré par un panel de chercheurs et experts scientifiques européens reconnus, elle labellise les transporteurs de tous les modes en fonction de la qualité de leurs matériels, équipements et niveau de formation des conducteurs. Les donneurs d'ordres sont eux notés en fonction de l'indice TK'T des transporteurs qu'ils utilisent.

Au regard des nouvelles exigences du marché et des réglementations, les différents acteurs de la chaîne de transport ont besoin de ce tiers de confiance, neutre et objectif, pour démontrer le respect de leurs engagements CO₂/GES et autres impacts RSE (pollution de l'air, particules, congestion, accidents, bruit, ...).

Fonctionnellement, l'Agence est une plateforme collaborative organisée dans le cloud en mode SaaS, délivrant à la fois ses services de labellisation et notation ainsi que des outils et indicateurs permettant une lecture globale de l'ensemble de la performance et des plans d'action.

Cette mesure de la performance éco-environnementale est aussi directement une indication fiable sur la performance économique de l'entreprise appréciée des auditeurs et investisseurs (et conforme aux dispositions de la loi sur la transition énergétique).

Par son indice TK'T, le transporteur valorise la performance qualitative de son offre auprès de ses donneurs d'ordres et mesure ses progrès.

Par sa notation TK'Blue, le chargeur atteste de son engagement à réduire l'ensemble des externalités négatives de sa chaîne de transport.

L'offre TK'Blue est industrialisée, mondiale, certifiée. L'Agence a déjà su engager des partenariats internationaux :

- Avec d'autres agences de notations extra-financières généralistes : Sustainalytics, Vigéo Eiris.
- Avec des prestataires auprès des transporteurs et chargeurs : Generix, WKTS, Téléroute, Transwide, ...

Les services de notation et de labellisation TK'Blue ont 3 objectifs :

Inciter les chargeurs à améliorer l'empreinte environnementale de leurs chaînes de transport

Valoriser la performance éco-environnementale des transporteurs.

Fournir au chargeur un rapport annuel de Notation TK'Blue s'intégrant directement dans son rapport RSE.

CALCUL DU « MIX-NUISANCES » : LA SOLUTION POUR UNE LOGISTIQUE RAISONNÉE

On ne peut que se féliciter de la prise de conscience récente par les médias et les politiques du coût important de l'ensemble des nuisances occasionnées par les opérations de transport... et des solutions existantes pour les réduire !

Particules, bruit, accidents et congestion coûtent plus de 700 Milliards d'euros par an à l'Europe ; il était temps de sortir de la seule prise en compte du CO₂ imposée depuis de nombreuses années.

Chacun connaît le « Mix-énergétique », il nous appartient de bien mesurer et faire connaître ce « Mix-nuisances » du transport. Il doit devenir un facteur important lors des arbitrages nécessaires pour les choix de solutions de transport.

Aujourd'hui, le calcul des émissions de CO₂ est devenu indispensable, mais les autres externalités négatives (accidents, congestion, particules, bruit...), sont rarement prises en compte dans la mesure de l'empreinte environnementale du transport. Elles ne sont pas encore régulées par les législations nationales, ni par les accords internationaux, ce qui rend encore plus difficile leur prise en compte.

Le « Mix-nuisances » doit être calculé et valorisé pour éviter un carbo-centrisme excessif qui oublie la réalité des impacts sociétaux de toutes les autres externalités négatives.

Ces dernières ont une incidence non-négligeable sur la santé humaine et l'écologie. Par exemple, les particules fines, matière en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres, ont un double impact écologique et sanitaire. Elles participent à l'acidification des écosystèmes terrestres et aquatiques générant un stress environnemental, et affectent la santé humaine en étant à l'origine de maladies cardiovasculaires et de cancers pulmonaires.

Congestion et accidents ont un impact direct sur notre performance économique en diminuant la fiabilité des circuits d'approvisionnement et de distribution, et en générant des coûts massifs. Il faut aussi insister sur la considération des zones d'émission de polluants. Les émissions dans les grandes aires métropolitaines ont un impact plus important pour la société que celles émises dans les zones rurales, faiblement peuplées.

Dans les milieux urbains le CO₂ ne représente que 15% des externalités négatives du transport. Les 85% restants sont constitués des autres nuisances comme la pollution de l'air, le bruit, la congestion, les accidents...

Nous pouvons noter depuis quelques années les efforts réalisés par les gouvernements, les institutions, et les évolutions techniques des constructeurs.

Les véhicules électriques sont de plus en plus nombreux, chez les particuliers comme dans les collectivités. Mais la réduction de l’empreinte environnementale observée du seul point de vue du CO₂ lors de l’utilisation de ces nouveaux véhicules est loin de contrebalancer les impacts des autres externalités négatives, bien au contraire.

Un véhicule de norme EURO VI par exemple, émet six fois plus de particules avec ses pneus et freins qu’avec son échappement. Les émissions d’un véhicule électrique sont donc comparables à celles d’un véhicule thermique.

En outre, un camion électrique a aujourd’hui une capacité de transport de marchandises bien inférieure à celle d’un véhicule diesel, ce qui implique plus de trajets pour un même volume transporté, donc plus de congestion, plus de particules et plus de risques d’accidents.

Les efforts faits par chacun sont donc à faire avec intelligence et une réelle connaissance de tous les éléments à prendre en compte. Quelques chiffres :

- Les particules sont à l’origine de plus de 42 000 décès en France chaque année et de plus de 2 millions dans le monde.
- Les accidents routiers sont à l’origine de plus de 48 000 morts par an dans le monde.
- La congestion contribue aux pertes économiques, mais aussi à la montée des émissions des GES, car une voiture congestionnée consomme près de 20% de plus de carburant.
- Les externalités négatives coûtent chaque année 700 milliards d’euros à l’Europe.
- Transport : 35% des émissions des GES dont 41% dans le transport de marchandises.



Les fondamentaux du transport éco-responsable

Parce que la prise en compte des défis environnementaux et sanitaires est devenue un élément garantissant la pérennité des chaînes logistiques, le transport éco-responsable de marchandises est désormais au cœur de l'élaboration des stratégies de développement des entreprises.

Le transport de marchandises rencontre des problématiques pratiques et conjoncturelles. Adopter un transport éco-responsable permettra aux acteurs de la supply chain de surmonter ces dernières. Il s'agit en définitive de pouvoir tirer le meilleur parti possible des ressources techniques, humaines et organisationnelles qu'ils ont à leur disposition.

Concrètement, le transport éco-responsable passe en premier lieu par du bon sens, en interrogeant nos modes de consommation et nos modalités de prises de décision. Vient ensuite l'élaboration de choix stratégiques par l'optimisation. Ces choix sont pluriels, cumulables et s'intègrent aux décisions modales, logistiques et technologiques formulées par les chargeurs et transporteurs.

Sommaire Chapitre 2

- 01.** Le transport de marchandises est au cœur de l'élaboration des stratégies de développement éco-responsable des entreprise _____ 20

- 02.** Le transport éco-responsable par le bon sens! _____ 21

- 03.** Le transport éco-responsable par l'optimisation modale _____ 22

- 04.** Le transport éco-responsable par l'optimisation logistique _____ 23

- 05.** Le transport éco-responsable par la formation et l'optimisation technologique _____ 27

01. Le transport de marchandises est au coeur de l'élaboration des stratégies de développement éco-responsable des entreprises

Parce que la qualité du transport est essentielle à la performance économique de ses utilisateurs et est aussi à l'origine de nombreuses nuisances, **les entreprises valorisent de plus en plus la performance éco-responsable du transport de leurs marchandises**. La prise en compte des **défis environnementaux et sanitaires** est devenue un élément intrinsèque de la qualité et de la pérennité de leurs chaînes logistiques.

Sachant qu'en France le mode routier assure plus de 85% du trafic intérieur de marchandises, contre environ 10% pour le ferroviaire et 2,5%(1) pour le fluvial, l'adaptation du secteur repose sur une évolution des logiques à l'œuvre dans la logistique, et la réorganisation des systèmes de production et de distribution visant la meilleure prise en compte de la performance environnementale de chaque mode, de chaque transporteur.

Néanmoins, **le transport de marchandises rencontre des problématiques pratiques et conjoncturelles** qui ne rendent pas toujours évidents les biais d'amélioration éco-responsable.

Le besoin de mobilité croissant, dû aux facteurs démographiques mondiaux, et à l'évolution des niveaux et modes de vie, se traduit par une pression forte exercée sur les chargeurs et transporteurs.

En effet, une attente considérable en termes d'efficacité sociale et économique exige de leur part la mise à disposition de solutions de transport efficaces et peu coûteuses. Concomitamment, sauf précautions, le bilan environnemental s'en retrouve bien souvent négativement affecté, autant à l'échelle locale que globale.

A cela, s'ajoute la difficulté d'une mise en relation entre les différents acteurs qui peut freiner la concrétisation de stratégies éco-responsables. Le transport de marchandises se réfléchit et s'améliore en partie au travers de ses composantes: l'énergie, les équipements, les systèmes intelligents, les comportements individuels ou encore les incitations émanant des politiques publiques.

1 Source Stratégie Transports et Mobilité 2014-2017, Ademe

Difficile d'agir efficacement sans une réflexion large et très en amont.

Adopter un transport de marchandises éco-responsable enjoint aux acteurs de la supply chain de tirer le meilleur parti possible des ressources techniques, humaines et organisationnelles qu'ils ont à leur disposition.

02. Le transport éco-responsable par le bon sens

Pour que la mise en place d'un transport éco-responsable puisse s'inscrire dans la durée, nous devons aussi quand c'est possible changer nos habitudes de vie, de consommation, et de production.

Certains questionnent **l'organisation du système économique lui-même**, comme Bruno Rebelle, Président de Greenpeace France :

« Il faut s'interroger sur la manière de diminuer le nombre de camions et sur le pourquoi de ces échanges. Sont-ils tous indispensables ? N'y a-t-il pas des échanges inutiles, comme les crevettes décortiquées que vous mangez sur les plages de la Mer du Nord et qui, entre le moment où elles sortent de l'eau et le moment où elles arrivent dans votre assiette, sont parties au Maroc pour être décortiquées ; ou comme le jambon de parme venant des Flandres et qui doit passer en Italie pour avoir le label ; ou encore comme la Tome de Savoie faite avec du lait de Bretagne et qui peut obtenir le label seulement si elle est conservée en cave pendant un mois en Savoie ; et enfin comme les chaussures produites en Pologne qui traversent l'Europe pour recevoir leurs lacets au Portugal et revenir sur le marché en Allemagne ? ».

Une étude réalisée en 1994, par l'Institut Wuppertal, montrait déjà que, pour chaque yaourt aux fraises consommé en Allemagne, le transport des ingrédients et des pots représentait 4 500 km de voyages, auxquels s'ajoutaient les 3 500 km nécessaires pour les fournitures réalisés par des fournisseurs !

Mais ce sont également **nos modes de consommation** qui sont à revoir comme le souligne Daniel Richard, Vice-Président du WWF France : « Manger des haricots verts et des fraises en hiver c'est catastrophique sur le plan du CO₂ : un kilo de haricots verts importés d'Afrique c'est deux kilos de CO₂ ; on a des comportements qui sont complètement pervers ».

Il nous faut aussi **nous interroger sur nos modalités de prise de décision** qui résultent parfois de notre histoire, de l'évolution de notre société, alors qu'une décision plus éclairée et objective s'orienterait vers des solutions différentes.

Par exemple :

- Pouvons-nous augmenter la part de marché du port du Havre et réduire celle d'Anvers pour les transports vers la région parisienne, ne serait-ce que de 5% pour la faire passer de 45 à 40% ? Des travaux menés par HAROPA et European TK'Blue Agency évaluent à 42% le gain en impact environnemental par tonne transportée du Havre vs Anvers.
- Comment privilégier plus le ferroutage, compliqué par une SNCF qui a fait le choix historique de prioriser le TGV, dont la tenue des délais reste aléatoire et la vitesse moyenne de 18km/h. Comment augmenter la part modale du transport combiné qui n'est qu'à 6% ?

La transformation qui doit s'opérer au sein de notre société pour permettre au transport de marchandises d'être durable trouve, en partie, sa concrétisation dans **les choix stratégiques d'optimisation** qui sont ou seront mis en œuvre. Ces choix stratégiques sont pluriels, cumulables et s'intègrent aux décisions modales, logistiques et technologiques formulées par les chargeurs et transporteurs.

03. Le transport éco-responsable par l'optimisation modale

La structuration des flux et le besoin en transport de marchandises dépendent largement de l'implantation des infrastructures de production, des usines, des zones d'emplois, des zones urbaines, qui, par l'intermédiaire de plateformes logistiques et d'installation de transbordement, alimentent les infrastructures de transport et leurs véhicules. Le rôle géographique des ports et aéroports dans la circulation des marchandises au niveau mondial est tout à fait spectaculaire.

En un demi-siècle, la production de marchandises a été multipliée par 10 en Asie du sud-est, par 5 en Europe de l'ouest et aux Etats-Unis. Les échanges mondiaux de produits manufacturés ont été multipliés par 45, ceux de produits agricoles par 10.

L'organisation des infrastructures de transport de l'hinterland des pays concernés par les implantations portuaires est largement couplée aux exigences d'écoulement des marchandises depuis et vers les régions voisines intracontinentales. Ces infrastructures, voies ferrées, voies navigables ou réseau routier, constituent un prolongement de la voie maritime.

Une question essentielle réside dans **la meilleure manière de raccorder ce réseau** planétaire, surtout maritime, au réseau local, surtout routier, inhérent à l'alimentation de nos zones urbaines. Il s'agit **de tirer le meilleur parti d'une articulation et d'une complémentarité entre tous les modes**, chacun isolément n'apportant qu'une partie des réponses.

Alors qu'en France la part du mode routier est plus forte que la moyenne européenne, plus de 85% contre 76%, et que la part du transport ferroviaire est plus faible, 10% contre 17%⁽²⁾, la mutation progressive de l'offre de mobilité s'effectue essentiellement par le glissement d'une approche modale vers un système intermodal⁽³⁾. **L'avenir du transport durable de marchandises est à la coopération entre les modes.**

Transporter éco-responsable s'inscrit dans cette mouvance et suppose que dans un premier temps, lorsqu'il est possible **d'opter pour un mode de transport plus doux**, c'est-à-dire avec moins d'impacts négatifs sur la société, ce choix soit effectué.

A titre d'exemple, de nouvelles solutions se mettent en place dans la logistique urbaine, entre autres à Paris ou Lyon, avec des livraisons douces en véhicules hybrides, GNV, électriques, à pied ou en tricycles, ou en organisant des logistiques multimodales (fluvio-routière, tramfret, ...).

04. Le transport éco-responsable par l'optimisation logistique

Rendre éco-responsable le transport par l'optimisation logistique invite à reconsidérer l'ensemble des méthodes et moyens relatifs à l'organisation de ce service. Cette réorganisation peut s'effectuer de deux manières : à la fois par une réduction des distances parcourues, et également par la mutualisation des flux de marchandises.

Premièrement, **l'évitement géographique**⁽⁴⁾, qui consiste principalement à éliminer ou réduire au minimum les besoins de transport, en regroupant les colis (augmentation du taux de chargement : tonnage moyen par kilomètre effectué), ou en rapprochant les origines des destinations par l'optimisation des trajets (réduire le kilométrage moyen par tonne transportée).

2 Chiffres de 2011, source : Stratégie Transports et Mobilité 2014-2017, Ademe

3 Combinaison de plusieurs modes de transport entre eux.

4 L'évitement géographique s'insère dans la séquence ERC (Eviter, Réduire, Compenser) qui est apparue en France en 1976 avec la loi du 10 juillet relative à la protection de la nature. Concept ensuite repris par la loi Grenelle II (2010) et à l'article R. 122-5 du code de l'environnement relatif aux études d'impact.

Le premier objectif d'évitement géographique est au cœur du métier du logisticien et de son engagement quotidien dans la performance de l'entreprise. En effet c'est dès la conception qu'il faut impliquer le logisticien afin de mieux organiser les modes de production et les besoins de transport, et de réduire les demandes que le logisticien devra par la suite optimiser.

Les progrès dans ce domaine sont indéniables. Ils diffèrent suivant les métiers, depuis l'écoconception, à l'organisation des productions en réduisant les besoins de transport, en passant par l'adaptation des fournitures et produits pour des colisages optimisés et les meilleurs choix modaux.

Parallèlement, **la mutualisation des flux** est un élément central de l'organisation de la logistique des marchandises : les technologies de communication et la capacité à suivre chaque colis transporté devraient aller vers un meilleur usage des transports massifiés avec plus de flexibilité et de multi-modalité.

Certains réfléchissent même à l'utilisation de services entre particuliers pour livrer ou rapprocher des colis (COLIB, covoiturage). Si leurs volumes sont faibles, ils complètent les solutions existantes en permettant soit une meilleure mutualisation sur des axes lourds, soit une optimisation du dernier kilomètre. Reste encore à inventer, la façon d'organiser dans l'urbain tous ces services.

De nouveaux services et acteurs apparaissent donc, en particulier avec des solutions pour mieux optimiser l'utilisation de nos actifs (chargement des véhicules, organisation des tournées), et se développent à partir du volume toujours croissant de données générées par l'activité de transport. Les systèmes d'information par les bourses de fret ou les TMS sont, par ce biais, de plus en plus présents et puissants.

La capacité de ces systèmes à partager les données permet aussi une mise en réseau des acteurs et une optimisation plus globale ; ils permettent la mise en place d'actions de progrès entre différents acteurs de la chaîne logistique toujours pour améliorer les remplissages ou les distances moyennes par opération : regroupement de colis et mutualisation de la capacité des véhicules.

Leurs fonctionnalités évoluent cependant avec la montée des volumes d'information et les capacités grandissantes de traitement des données numériques. Il est probable que les logisticiens vont devoir inclure de plus en plus de solutions en temps réel, et la proposition de parcours et de tournées basés sur du prédictif avec un taux de remplissage en temps réel.

LA MISE EN ŒUVRE D'UN TMS (TRANSPORT MANAGEMENT SYSTEM) PERMET D'OBTENIR UNE VISION GLOBALE DES OPÉRATIONS

Il doit répondre aux différentes exigences des achats, des approvisionnements, et de la production : enjeux de livraison en juste à temps, déplacement des matières premières et des marchandises à livrer, avec des contraintes permanentes de coût, de qualité de service, de délai, d'environnement.

Sa mise en œuvre est renforcée par une communication accrue entre les différents partenaires internes et externes de l'entreprise. Le TMS s'intègre aux modules des logiciels de Supply Chain Execution (SCE). Bien souvent interfacés aux ERP, ils sont l'équivalent des WMS (Warehouse Management System - gestion de l'entrepôt) pour le transport.

Les TMS ont trois fonctions principales :

- **L'analyse et l'aide à la décision pour définir le schéma de transport le plus efficace** : Un TMS permet de planifier les expéditions et les tournées. L'objectif est de «structurellement» définir les schémas qui permettront de tenir les délais et de réduire les coûts dans le respect de la qualité (en particulier en trouvant les bons équilibres de flux qui permettront de limiter le vide dans les camions et les trajets à vide).
- **Le suivi opérationnel des opérations et tournées de transport** : Les TMS permettent également d'assurer le suivi opérationnel et administratif du transport : suivi des expéditions en temps réel (traçabilité), remontée d'alertes en cas de souci, édition des documents de facturation, de réservation des moyens de transport, et des dossiers de litige. Les TMS interviennent donc au niveau opérationnel et tactique de la gestion du transport. C'est en particulier dans l'amélioration du taux de remplissage des moyens de transport, que les TMS montreront leur capacité à optimiser et donc à générer des économies.
- **Le reporting des différentes opérations** : Enfin, les TMS permettent de générer automatiquement des indicateurs de performance du type KPI logistique. A titre d'exemple, les TMS sont en mesure de produire des indicateurs du type : respect des délais de livraison, taux de remplissage des camions, taux d'occupation des moyens de transport, émissions CO₂, etc.

Les grandes solutions sont disponibles en mode SaaS, dans le Cloud ; elles permettent de réduire les coûts de mise en place et de maintenance.

Par exemple, leader dans son domaine, Transwide développe et intègre des solutions de gestion du transport (TMS), sous forme de logiciel en tant que service (SaaS).

Une simple connexion entre tous les partenaires transport et logistiques est le premier élément essentiel à la bonne exécution du transport. Pour atteindre cet objectif, la plateforme de collaboration de Transwide et sa communauté de 18 000 transporteurs seront d'une aide incomparable.

- Le deuxième élément essentiel est l'automatisation et la simplification des processus de communication qui demandent beaucoup de temps (e-mails, fax et appels téléphoniques entre vous et vos partenaires logistiques). Les modules de Transwide centrés sur l'exécution s'appuient sur une plateforme de connectivité, afin de fournir des processus automatisés. Le groupe a d'ailleurs confié à l'agence TK'Blue, en tant que tiers de confiance, le soin de réaliser le calcul de son empreinte environnementale.

05. Le transport éco-responsable par la formation et l'optimisation technologique

L'optimisation des ressources humaines et technologiques concourt à la mise en place des conditions les plus favorables à un transport éco-responsable par la révision, l'amélioration et l'adaptation des outils, machines, procédés et méthodes employés par les acteurs du transport.

L'ECO-CONDUITE

L'initiative la plus répandue, la plus facile à mettre en œuvre, et la plus efficace, est bien entendu **la formation à l'éco-conduite** des conducteurs (on lui trouve différents noms : conduite douce, conduite rationnelle, ...).

Adopter un mode de conduite doux peut réduire de 15 à 20 % la consommation d'un véhicule. De plus, le gain énergétique est doublé par des gains de réduction sur le plan des accidents, et même sur l'entretien des véhicules.

C'est pourquoi les spécialistes recommandent des formations régulières, et surtout d'équiper les véhicules de dispositifs d'enregistrement de la qualité de conduite. Ces enregistrements sont l'occasion pour le manager de rappeler les consignes aux conducteurs concernés et de maintenir dans la durée la qualité de conduite.

C'est pourquoi il faut choisir des dispositifs dont les algorithmes sont performants, mais aussi dont les tableaux de bord, produits périodiquement, sont pratiques et faciles à utiliser pour dialoguer avec le conducteur.

UN EQUIPEMENT TECHNOLOGIQUE PRECIS ET CIBLE

Conjointement, les véhicules peuvent **être dotés d'équipements aux technologies avancées** tels que les **objets connectés** qui se sont multipliés ces dernières années.

Ces outils d'amélioration des performances des métiers du transport peuvent, suivant leurs fonctionnalités, permettre **d'assister en temps réel** le chauffeur pour maintenir une conduite douce de bon niveau entre deux formations ou d'analyser à posteriori avec lui son style de conduite, les progrès à faire, et aussi les facteurs de risque et d'accident qui peuvent s'améliorer.

Ces nouveaux équipements peuvent également **assurer le suivi des programmes de maintenance du véhicule** en les ajustant au plus près de l'utilisation réelle.

Le télédiagnostic, par exemple, agit dans le domaine de l'organisation des interventions immédiates en prévenant le service de maintenance des défauts intervenus pendant la tournée, permettant ainsi une bonne planification et d'améliorer le taux de disponibilité des véhicules.

Le large panel d'offres d'équipements, souvent avec des rentabilités rapides à condition de correspondre aux utilisations du véhicule, vise globalement à **la réduction de la consommation**. Ces offres sont le fait de start-ups ou de grands équipementiers. A titre d'exemple on peut jouer sur l'aérodynamisme, sur les choix des pneus, leur pression, les choix d'huiles et les rythmes d'entretien, l'utilisation de boîtes robotisées, et l'optimisation de leurs logiciels de gestion... Bien choisies, ces solutions peuvent permettre un **gain moyen de 5 à 7%** sur la consommation globale d'un parc de véhicules routiers.

Un exemple de régulateur électronique permettant la surveillance permanente et la remise à niveau des pressions des pneumatiques en roulant.



Objectif : rouler toujours à la juste pression

- Gains attendus
- Optimisation du rendement kilométrique des pneumatiques (+20%)
- Réduction de la consommation de Gazole (-3%)
- Augmentation du ratio d'acceptation rechapage
- Réduction des émissions CO₂



Mais aussi

- Augmentation de la sécurité des marchandises transportées
- Diminution des coûts d'exploitation (immobilisation sur route, coût dépannage...)
- Augmentation de la rentabilité par une baisse du prix de revient kilométrique
- Limitation des pénalités de retard payées au client final



Il s'agit finalement de **disposer de la bonne technologie, au bon endroit, au bon moment !**

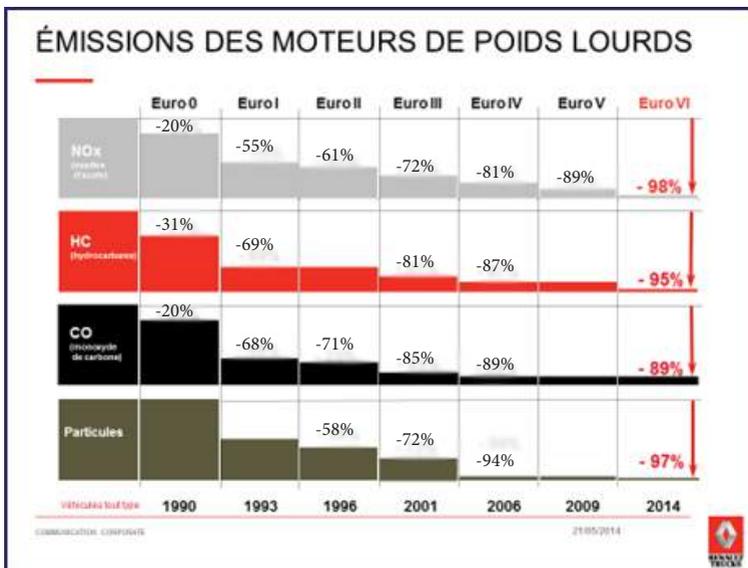
A titre d'exemple, si le camion électrique est très vertueux en matière de consommation énergétique, son utilisation doit être pensée et optimisée pour les spécificités du milieu urbain que sont, notamment, les livraisons de petits tonnages.

Pour substituer à une livraison urbaine effectuée habituellement par un camion EURO VI de 40t PTAC, par des véhicules propres, il faut compter environ 20 VUL électriques pour assurer le même tonnage.

Or, un camion à la norme EURO VI émet 6 fois plus de particules fines provenant de ses pneus et freins que de son moteur, émissions que l'on retrouve également chez les véhicules électriques. En milieu urbain le coût de la congestion est le plus important, suivi du bruit, du changement climatique et de la pollution (surtout particules fines et NOx), la multiplication de petits véhicules a bien sûr un impact bien supérieur à celui d'un seul grand véhicule (cf. tableau ci-dessous).

Si les **moteurs thermiques restent aujourd'hui performants et intéressants** pour certains types de service de transport d'un point de vue environnemental, c'est notamment grâce aux avancées technologiques qui leur ont été apportées. Les motorisations diesel EURO VI par exemple, présentent des taux d'émissions maîtrisés sur le plan environnemental et faibles en externalités négatives.

Le diagramme suivant illustre les progrès réalisés depuis les années 1990 :



UN EVENTAIL DE RESSOURCES ENERGETIQUES ELARGI AMELIORANT LA PERFORMANCE DES VEHICULES

Les enjeux de la question de l'énergie s'expriment selon différentes modalités :

- Appauvrissement des ressources face à la pression de la demande en matière énergétique ;
- Nécessité d'une relative indépendance vis-à-vis des aléas d'approvisionnement notamment géopolitiques ;
- Coût de l'énergie ;
- Impact environnemental majeur.

Ce dernier point concerne tout particulièrement les gaz à effet de serre, le dioxyde de carbone (CO₂) plus particulièrement, mais aussi les autres émissions gazeuses polluantes à impact local : les particules, les oxydes d'azote, et les autres gaz ayant un impact potentiel ou démontré sur la santé des populations exposées.

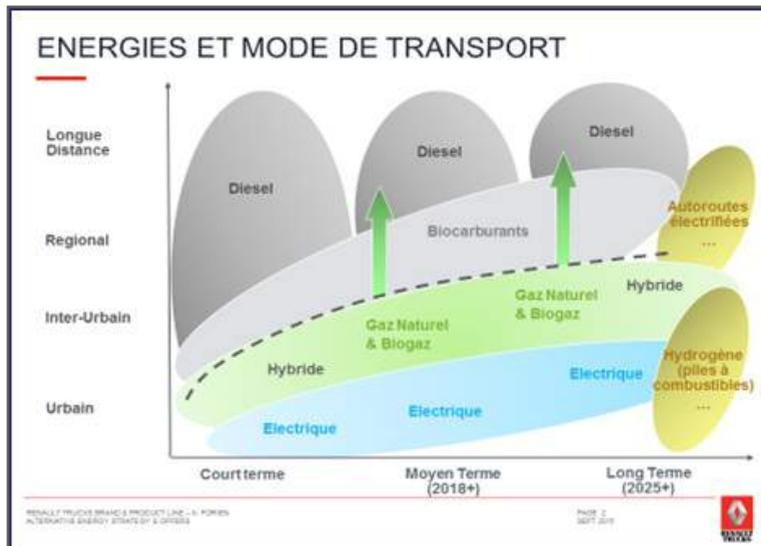
Les politiques publiques affichent désormais des objectifs volontaristes sur l'ensemble des activités humaines impliquées (dont le transport), tels que le « facteur 4⁽⁵⁾ » en France. Il faut aussi insister sur le volet humain et social, qui, outre la satisfaction des besoins de mobilité, comporte la maîtrise de l'impact négatif de cette mobilité sur les populations, en termes de risques (accidentels ou intentionnels), de gêne des populations exposées aux bruits et aux émissions gazeuses, et de protection de la santé des professionnels et des usagers.

Il est possible **d'améliorer son bilan CO₂, et de diminuer son empreinte environnementale, en travaillant son mix énergétique**. Pour un moteur donné, les options ne sont pas considérables, mais il est toujours possible de prendre du diesel enrichi en bio-fuels, sans toutefois dépasser les limites prescrites par les constructeurs d'origine. Ces bio-fuels sont produits à partir d'esters raffinés issus de bio-méthane, ou d'huiles recyclées.

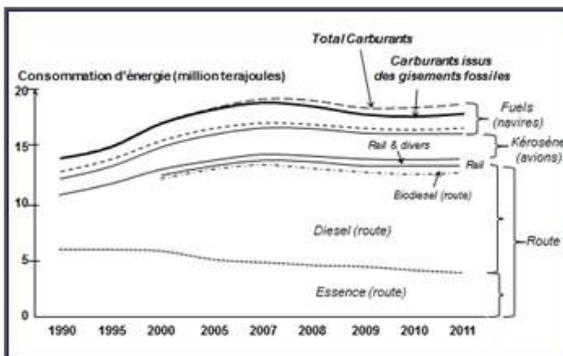
De même, la filière hydrogène avec des piles à combustible commence à proposer des prototypes pour des expérimentations commerciales soit en tout hydrogène soit en hybridation avec des batteries afin d'augmenter l'autonomie du véhicule. Il faut là aussi retenir que les temps de mise au point, puis de pénétration dans les parcs de véhicules, seront longs.

⁵ Le Facteur 4 correspond à l'objectif français de division des émissions de gaz à effet de serre par quatre à l'horizon 2050.

Le graphique suivant résume la place que prendront les nouvelles formes d'énergie dans les différents usages et dans le temps en fonction de leur maturité et de leur pénétration dans les parcs :

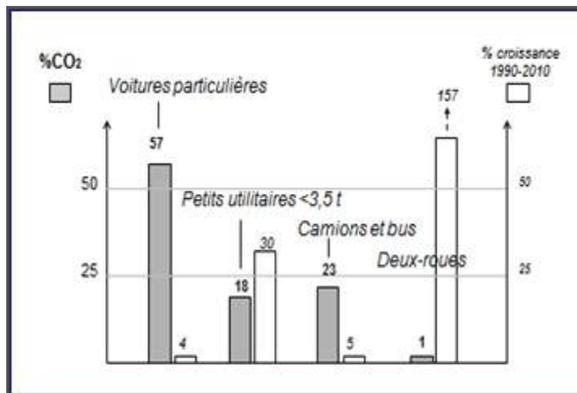


La figure suivante montre l'évolution au cours des vingt dernières années de la consommation d'énergie par les transports en Europe, selon les différents modes de transport. L'énergie provient presque exclusivement des gisements fossiles. Le transport routier occupe une position dominante, utilisant à majorité des carburants de type gazole (pour des motorisations diesel), la part de l'essence étant devenue minoritaire depuis les années 2000. Le transport sur voie d'eau (fluvial et maritime), utilisant soit du fuel lourd soit du gazole, et le transport aérien (utilisant du kérosène), ont des contributions équivalentes, en croissance tendancielle continue. Le transport ferroviaire a une contribution marginale.

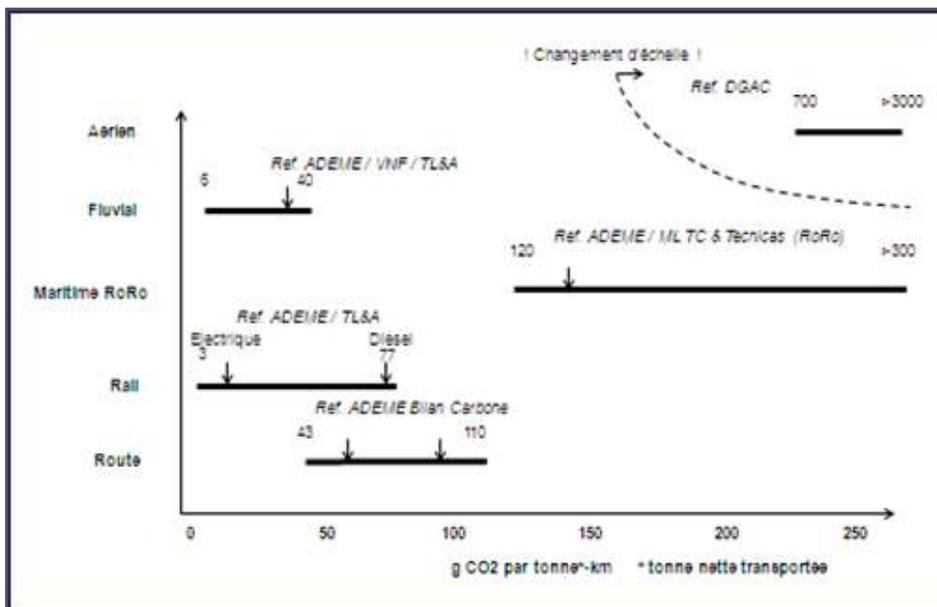


L'augmentation des besoins de mobilité a pu être compensée par l'amélioration de la performance énergétique des systèmes de transport. Il n'en reste pas moins que le transport contribue à 26 % des gaz à effet de serre au niveau mondial, et que c'est le seul grand poste de consommation qui ne se réduit pas.

Le graphique ci-dessous résume la contribution des différents types de transport et leur évolution au cours des 20 dernières années ; on ne peut que souligner la part importante du transport routier de marchandises : les petits utilitaires, camions et bus pèsent 41 % de la production de CO₂ et sont en forte croissance.



La figure suivante compare l'intensité CO₂ par tonne transportée des différents modes de transport de marchandises en France :



Les quatre graphiques précédents témoignent des progrès réalisés en matière de ressources énergétiques.

Dans les 20 années à venir, la profession des transporteurs routiers va ainsi migrer progressivement du tout diesel vers des flottes plus spécialisées, avec la montée de l'électrique dans l'urbain, et celle du GNL dans l'interurbain. Rappelons que le gaz naturel et le biogaz, comprimés ou liquéfiés, sont parfaitement adaptés à un usage de flottes professionnelles.

Le gaz devrait donc pouvoir se substituer facilement aux flottes de véhicules diesel existantes, mais les effets bénéfiques du renouvellement des parcs ne seront réellement significatifs qu'à moyen et long terme. La lenteur du renouvellement des flottes de véhicules s'explique en partie par :

- Un rythme de renouvellement des véhicules d'une dizaine d'années qui se voit contraint par leur durée de vie allant de 15 à 20 ans.
- L'absence actuelle de marché d'occasion permettant de donner une valeur résiduelle significative et comparable à celle d'un véhicule diesel. Néanmoins des offres équivalentes en TCO⁽⁶⁾ apparaissent peu à peu pour les grands rouleurs. Il semble nécessaire de mettre en place des réseaux de distribution de gaz liquéfié (300 stations prévues en 2020).
- Les politiques publiques, par la mise en place d'incitations ciblées peuvent accélérer cette mutation : subventions ou bonus au renouvellement de vieux véhicules, incitations qui ont fait leur preuve dans les voitures particulières, ou bien amortissements accélérés, autres incitations fiscales.

⁶ Total Cost of Ownership : Coût total de possession

La logistique : un enjeu d'avenir pour les grandes Métropoles

La ville amplifie les externalités négatives. Trop souvent, elles sont réduites au phénomène d'émissions de gaz à effet de serre, notamment le CO₂ ; mais limiter l'effet négatif des livraisons urbaines au CO₂ est sans aucun doute une erreur.

En effet, d'autres incidences, qui impactent quotidiennement la vie des habitants, caractérisent ce secteur d'activité : pollution de l'air (particules, NOx), mais aussi congestion, bruit, accidents ...

Toute décision « raisonnée » en logistique urbaine doit absolument prendre en compte l'ensemble de ces impacts. Ce qui donne alors toute sa valeur aux investissements dans des plateformes logistiques, à la massification de certains flux (fluvial, tram-fret) et à la place que doivent prendre les modes doux dans les derniers kilomètres de livraison.

Chapitre réalisé par Jérôme Libeskind - Expert en logistique urbaine et e-commerce. Auteur du livre La logistique urbaine – les nouveaux modes de consommation et de livraison Editions FYP

Sommaire Chapitre 3

- 01. La ville amplifie les externalités négatives..... 36

- 02. L'évolution de la consommation modifie la nature des flux..... 37

- 03. Quelles sont les bonnes pratiques ?..... 39

- 04. La livraison en modes doux, un leurre ou une réalité ?..... 43

- 05. Organiser la logistique urbaine, c'est mesurer..... 44

Chapitre 3 - La logistique : un enjeu d'avenir pour les grandes métropoles

01. La ville amplifie les externalités négatives

Le transport de marchandises en ville est générateur de nombreuses externalités négatives.

Trop souvent, ces externalités négatives sont réduites au phénomène d'émission de gaz à effet de serre, notamment le CO₂. Le transport de marchandises compte pour environ le quart du CO₂ émis en ville. Il s'agit par conséquent d'un secteur contribuant fortement aux émissions que nous souhaitons réduire afin de lutter efficacement contre le réchauffement climatique.

Mais limiter l'effet négatif des livraisons urbaines au CO₂ est sans aucun doute une erreur. En effet, d'autres incidences, qui impactent quotidiennement la vie des habitants, caractérisent ce secteur d'activité.

Les effets les plus marquants sont les émissions de polluants locaux, notamment les particules fines et des oxydes d'azote (NO_x). Le transport de marchandises compte pour 25 à 50% des émissions générées en ville, selon les polluants.

L'impact négatif des livraisons urbaines ne s'arrête pas aux émissions directes de polluants. Un des aspects les plus visibles est l'encombrement des voiries, tant pour la circulation que pour le stationnement durant les livraisons. Les livraisons nécessitent souvent que le camion s'arrête au milieu de la rue, n'ayant pas trouvé de place de livraison disponible devant son point de destination. Ces encombrements de voiries génèrent des embouteillages, pertes de temps, mais aussi émissions supplémentaires de polluants de ce fait.

Les livraisons urbaines sont également génératrices de bruit. Ceci est particulièrement perturbant pour les livraisons de produits alimentaires frais ou surgelés du fait des groupes frigorifiques.

Les études montrent que les livraisons en ville ont aussi un impact non négligeable sur l'accidentologie, dans un milieu soumis à de grandes tensions dues aux parcours multiples de piétons, cyclistes, 2 roues motorisés et automobiles.

Les centres villes sont donc logiquement des lieux de concentration de ces différents effets.

Pendant longtemps, les effets du transport de marchandises sur la ville ont été méconnus. Les nombreux travaux et colloques sur le sujet lors des dernières années ont permis aux responsables de collectivités locales de mieux comprendre les enjeux d'une meilleure organisation de la mobilité des marchandises.



Une des complexités de toute approche d'organisation est la multiplicité des flux. De tous temps, les villes ont été des pôles traversés par des flux de marchandises déséquilibrés. Elles sont consommatrices, tant pour les habitants, les personnes y travaillant, les visiteurs, que pour les entreprises installées. Les villes sont peu génératrices de flux. Les usines ou entrepôts en ville sont peu nombreux. Les principaux flux de marchandises générés par les villes sont alors les déchets et matériaux de déconstruction.

Les flux de consommation sont eux diversifiés. Nous y retrouvons une part souvent oubliée, et pourtant essentielle, de transport pour compte propre (notamment les achats effectués par les particuliers en dehors du centre-ville), les transports d'artisans ou commerçants, les livraisons d'approvisionnement des surfaces de vente, des cafés-hôtels-restaurants, des administrations, universités ou hôpitaux, des pharmacies, des bureaux. Nous retrouvons également le courrier postal et surtout le développement très rapide des transports de colis générés par l'e-commerce.

A ces flux s'ajoutent des trafics spécifiques tels les déménagements, l'entretien des espaces urbains, la maintenance technique, les chantiers de bâtiment.

Cette diversité de flux caractérise la ville et la complexité de toute approche d'amélioration d'une situation souvent problématique.

02. L'évolution de la consommation modifie la nature des flux



La ville n'a probablement pas connu de bouleversement des flux de marchandises aussi important que lors des dernières années, du fait du développement du e-commerce.

Les études montrent que l'e-commerce, qui à l'origine permettait aux habitants de régions rurales ou de petites villes d'accéder à un choix de produits inconnu jusqu'alors, est progressivement devenu un phénomène plus urbain que rural. Les citadins sont donc plus e-consommateurs que les ruraux.

L'e-commerce, sur un plan logistique, remplace des livraisons de palettes destinées à des magasins par des livraisons de colis à des particuliers en grand nombre. Les volumes, amplifiés par un coefficient de foisonnement (le carton, le calage, le vide), aggravent le phénomène.

Deux autres facteurs contribuent à une multiplication des flux de colis. Une part importante des livraisons, de l'ordre de 15 à 20%, aboutit à un échec du fait de l'absence du destinataire et d'aucune possibilité de déposer le colis. C'est le phénomène de l'avis de passage, qui génère des flux de marchandises inutiles et multiplie les livraisons.

Le second facteur, spécifique à certains secteurs comme l'habillement ou la chaussure, est le taux de retour. Ce taux est parfois de plus de 30%.

Le nombre de colis générés par l'e-commerce B to C et C to C est de l'ordre de 500 millions par an en France. Son taux d'augmentation est celui de l'e-commerce (environ 14% par an), chiffre qu'il convient d'augmenter du fait de la diminution régulière, de l'ordre de 4% par an, du panier moyen. En conséquence, ce sont 80 à 90 millions de colis supplémentaires, certains livrés 2 fois, qui augmentent annuellement les flux de marchandises, essentiellement dans les villes.

Au phénomène du e-commerce s'ajoute celui de la livraison à domicile. Les services de livraison à domicile de repas et courses alimentaires se développent dans les villes de façon rapide et sont également générateurs de flux auparavant peu significatifs.

Les magasins eux-mêmes, du fait des évolutions de consommation, ont sensiblement modifié leur fonctionnement. Le développement rapide de « petits-formats », magasins de faible surface, réapprovisionnés très souvent, parfois plusieurs fois par jour comme les pharmacies, est là encore un phénomène nouveau générateur de flux.

De nombreux magasins sont réapprovisionnés quotidiennement en flux tendus, alors qu'auparavant une ou deux livraisons par semaine permettaient de répondre aux besoins.

Les nombreux efforts effectués par les transporteurs, les constructeurs de véhicules et les multiples initiatives vertueuses seraient-elles donc mises en échec par l'évolution de la consommation ?

Les études effectuées dans de nombreuses villes montrent que ces efforts ne sont pas perceptibles sur le niveau mesuré des externalités négatives, notamment les polluants.

Notre mode de vie et de consommation porte sans aucun doute une responsabilité dans l'aggravation des externalités négatives induites par le transport de marchandises. Alors que la ville était composée, de façon simplifiée, de consommateurs, d'entreprises et de commerces, qui étaient approvisionnées en palettes, nous constatons aujourd'hui une capillarité des flux génératrice de très nombreux transports supplémentaires.

03. Quelles sont les bonnes pratiques ?

Les villes ont souvent réagi aux problèmes posés par le transport de marchandises sur deux aspects : la réglementation locale et le stationnement. Ces deux aspects sont fondamentaux, mais traités isolément, aboutissent parfois à l'effet inverse à celui escompté.

Restreindre les horaires de livraison et la dimension des camions autorisés aboutit nécessairement à une augmentation des moyens et par conséquent des flux de véhicules nécessaires afin d'effectuer le même volume global de positions de livraison.

La complexité des réglementations entraîne alors un phénomène souvent constaté de non-respect de celle-ci, sauf à rendre difficile l'équilibre économique du métier de transporteur-livreur et l'approvisionnement des points de vente.

Le stationnement pose un autre problème. Alors même que les places de livraisons sont souvent soigneusement positionnées aux emplacements les plus adaptés pour la livraison des commerces ou des bureaux, le développement du e-commerce B to C et des livraisons à domicile rend inopérant cette organisation, les destinataires étant situés partout sur le territoire urbain.

Les collectivités locales ont de nombreux autres leviers permettant d'agir efficacement pour mieux organiser les flux de marchandises.

Résumer la problématique de la logistique urbaine au changement de motorisation des véhicules, en passant du diesel à l'électrique, serait une erreur. La transition énergétique est souvent l'élément le plus visible, mais ne constitue qu'une pièce d'un puzzle plus complexe. Ce puzzle est structuré autour de deux ensembles très larges, la consolidation des flux et la mutualisation des moyens.

La **consolidation des flux** trouve son application dans plusieurs types de réalisations.

Il s'agit là de réduire les parcours de livraison en optimisant les tournées et regroupant des livraisons en fonction de leur proximité. C'est le concept du Centre de Distribution Urbaine (CDU), qui consiste à créer une rupture de charge à l'entrée de la zone dense urbaine, d'y accueillir différents transporteurs parfois concurrents entre eux, et de livrer les destinataires finaux de façon groupée.

Le CDU peut être mis en œuvre par une structure publique ou un opérateur privé. Il peut concerner l'ensemble d'une ville ou uniquement un quartier. Il peut également concerner une catégorie de produits (par exemple les matériaux de construction) ou un espace spécifique (un centre commercial, une université, un aéroport par exemple).

Un autre exemple de consolidation est à rechercher dans les livraisons e-commerce. Livrer chaque destinataire particulier représente un coût considérable, se heurte à de nombreux échecs et induit un impact environnemental souvent oublié. Une des solutions est alors de concentrer les flux de colis vers des points hors domicile, laissant ainsi l'e-consommateur récupérer lui-même sa commande. Les points-relais constituent la solution traditionnelle de retrait hors domicile. D'autres solutions, plus adaptées à la ville, se développent rapidement, notamment les réseaux de consignes automatiques accessibles 24h/24, 7j/7.

L'autre ensemble de solutions vertueuses est celui de la **mutualisation**. La logistique urbaine est consommatrice de véhicules et souvent d'espaces immobiliers, utilisés seulement quelques heures dans la journée.

La mutualisation des moyens entre différentes activités complémentaires, différents utilisateurs, constitue un des moyens d'optimiser la chaîne logistique urbaine. Une des applications de la mutualisation se retrouve dans un ensemble de solutions dont le développement est promis à un avenir certain, la livraison collaborative. Utiliser des déplacements existants de personnes pour livrer des marchandises, notamment des colis, constitue une des solutions les plus pertinentes afin de réduire le nombre de véhicules dans une ville.

Ces deux concepts de consolidation et mutualisation ne représentent pas à eux seuls l'ensemble des solutions pertinentes permettant d'améliorer les flux de marchandises dans une ville.

D'autres ensembles de solutions, mis en œuvre de façon isolée, ou rapprochés de solutions de consolidation, apporte une pertinence reconnue.

C'est par exemple le cas, pour certains flux, d'utilisation de moyens autres que la route pour desservir les cœurs de ville. Ce sont généralement les moyens ferro-

viaires ou fluviaux qui permettent de répondre à ces problématiques. Le développement des réseaux de tramway ouvre des perspectives de mutualisation pour la distribution des marchandises.

Un autre segment est celui des modifications horaires. Pourquoi livrer le jour des marchandises qui pourraient sans difficulté ou presque être livrées la nuit, en dehors des périodes de congestion urbaine ? De nombreuses expériences tout à fait pertinentes ont été engagées notamment sur les flux de desserte des magasins d'alimentation. Il convient alors de transformer l'ensemble de la chaîne afin de traiter ce qui est alors le plus sensible la nuit : le bruit.

Enfin, un axe de travail considérable existe dans la desserte conteneurisée des centres villes. A l'instar des modes maritimes et aériens, le transport en ville pourrait être un territoire de développement de conteneurs spécifiques, qui permettraient facilement, sans infrastructure immobilière, de passer d'un mode de transport à un autre.

DEVELOPPER LA MIXITE URBAINE DES INFRASTRUCTURES DE PASSAGERS ET DE MARCHANDISES.

Des résultats prometteurs, on notera que :

- Le partage de l'infrastructure est le moyen le plus simple pour générer de la mixité.
- Les matériels de transport dédiés non fret facilitent la mixité.
- Le tramway représente le vecteur le plus propice à la mise en œuvre de cette mixité, d'autant plus s'il circule sur un réseau de lignes interconnectées.
- La normalisation des matériels roulants et des supports logistiques conditionne la rapidité du déploiement de ces schémas de desserte mixtes.
- La question des performances et de la fiabilité des interfaces entre le réseau et le matériel constitue un chantier à traiter en priorité.

La première étape consiste en l'acquisition, pour les AOTU, d'une compétence en logistique urbaine, ce qui permettra de rendre solubles les contraintes de nature techniques, règlementaire, sécuritaire, sociale...

En effet, si des difficultés, techniques ou règlementaires demeurent, aucune ne constitue un verrou que ne saurait faire sauter une politique volontariste en matière de politique de mobilité intégrée. La difficulté réside dans l'absence de réflexion fret dès la conception du réseau voyageur. Cette carence condamne tout système fret à s'adapter à l'infrastructure existante et à offrir une performance limitée et un bilan économique dégradé s'il doit supporter seul l'ensemble des investissements.

La mixité des flux de personnes et de marchandises n'en est plus au stade du concept, c'est déjà une réalité :

- A Dresde, le Cargotram circule pendant « l'exploitation voyageur » en utilisant le tracé de plusieurs lignes de tramways. Il est cependant mono-utilisateur et effectue un trajet en trace directe (Point A-Point B).
- Le convoi d'Auteuil de la RATP, prouve qu'une transformation du matériel roulant voyageur en fin de vie pour un usage fret est possible à un coût marginal. Ce convoi circule pour approvisionner un atelier de maintenance RATP. Ce service est mono-utilisateur et exploité en trace directe.

04. La livraison en mode doux, un leurre ou une réalité ?

Si le mode de livraison ne constitue qu'une partie d'une solution de logistique urbaine, il n'en reste pas moins un maillon essentiel permettant de mieux maîtriser les flux de marchandises dans une agglomération.

Là encore, il n'existe pas de solution unique.

On retrouvera essentiellement quatre ensembles de solutions complémentaires.

Les véhicules de livraison électriques constituent une solution permettant progressivement de remplacer les Véhicules Utilitaires Légers au diesel, qui représentent l'essentiel des véhicules de livraison circulant en ville. L'offre existante n'est aujourd'hui cohérente que sur les segments inférieurs en termes de volume et PTAC, avec notamment les fourgonnettes ou autres petits utilitaires légers. Le véhicule électrique de livraison le plus utilisé en France est le Kangoo ZE construit par Renault. D'autres fabricants comme Muses, Goupil ou Helem, disposent d'une offre intéressante sur des volumes un peu supérieurs.

Les entreprises génératrices de gros volumes de livraison trouvent à ce jour peu d'offres pertinentes sur le plan économique en énergie électrique. Par contre, les motorisations au Gaz Naturel de Ville (GNV) apportent une réponse avec une technologie bien maîtrisée. Le GNV est largement utilisé pour les autobus et les bennes à déchets et permet notamment de réduire les émissions de particules fines.

D'autres moyens de livraisons font à nouveau leur apparition dans les flux de livraison en ville.

Il s'agit tout d'abord des livraisons à vélo. Moyen de mobilité symbole du respect de l'environnement, le vélo trouve de nombreuses applications dans la logistique urbaine, avec des typologies différentes. Le vélo habituel est souvent remplacé par un vélo de type postal, avec 3 sacoches, permettant de transporter des charges équivalentes à du courrier. Les coursiers utilisent souvent des vélos rapides avec sac à dos ou des biporteurs, constitués d'un ensemble allongé avec caisse de transport de marchandises au milieu.

La distribution de marchandises plus volumineuses pourra s'effectuer dans des triporteurs, avec caisse à l'avant, à l'arrière ou remorque.

Le moyen le plus utilisé pour la distribution des colis est sans aucun doute le cargocycle, qui permet de transporter jusqu'à 2 m³ de marchandises.



Enfin, un moyen souvent oublié, mais qui permet de répondre à de nombreuses problématiques dans des centres villes denses est la livraison à pied, soit avec un sac à dos pour les petits colis, soit avec des chariots de transport parfaitement adaptés qui circulent sur les trottoirs. La Poste utilise traditionnellement ce mode de distribution, comme le portage de presse.

05. Organiser la logistique urbaine, c'est mesurer

A l'échelle d'une ville, d'une entreprise ou d'une typologie de flux, **la mesure des externalités négatives constitue un outil d'aide à la décision essentiel.**

Comment imaginer vouloir réduire les externalités négatives produites par le transport de 5, 10 ou 20% sans comprendre, mesurer et suivre l'évolution ?

C'est pourtant cette absence de mesure continue qui provoque l'étonnement. Les externalités négatives constatées sont insuffisamment mesurées rendant alors imperceptibles les efforts produits par de nombreux opérateurs.

Cette mesure continue doit sans aucun doute accompagner tout projet de logistique urbaine.

Cette mesure, pour être acceptée et utile pour la collectivité, doit être effectuée par un tiers de confiance, neutre, et indépendant vis-à-vis des parties. C'est le rôle que peut jouer European TK'Blue Agency dans l'amélioration des pratiques de logistique urbaine.

LES LIVRAISONS SILENCIEUSES DE NUIT : UNE OPPORTUNITE A SAISIR POUR UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE - E. DEVIN, DIRECTEUR GENERAL CEMAFROID / CERTIBRUIT

Pourquoi Certibruit et les livraisons de nuit ?

Afin de proposer un modèle de logistique urbaine durable, et de répondre aux différents enjeux cités, diverses réflexions ont proposé de nombreuses orientations : report modal, centre de distribution urbaine, mutualisation des moyens, livraison douce ainsi que d'autres alternatives. La livraison de nuit figure comme une opportunité sérieuse parmi tous ces concepts.

D'une part, c'est une démarche simple à appliquer sur le terrain car elle utilise la voie routière et fait intervenir le même tissu d'acteurs, un grand avantage par rapport aux autres modes. D'autre part, le modèle des livraisons de nuit est moins coûteux par rapport à d'autres alternatives en termes d'investissement notamment en termes de besoins fonciers.

Livraisons de nuit et la logistique urbaine durable

La livraison de nuit s'impose comme un modèle de distribution simple et rentable. Elle s'appuie sur deux piliers qui la rendent capable de résoudre les défis de la logistique urbaine : le partage temporel de la voirie et l'utilisation des véhicules de gros gabarits permettant de massifier les flux.

Paradoxalement, il apparaît donc que les poids lourds, tant sur le plan économique qu'environnemental, sont plus avantageux que les véhicules utilitaires légers. Il faut bien entendu tenir compte de l'optimisation de la charge.

Deuxièmement, le décalage temporel qui vise le partage de la voirie dans le temps est une action qui contribue à :

- Optimiser la consommation énergétique des camions de grand gabarit qui dépend de la rapidité de leur déplacement et de la distance parcourue en l'absence de congestion.
- Améliorer la qualité de l'air par la réduction du nombre de véhicules de livraison durant la journée impliquant moins d'embouteillages. Ceci induit à minimiser la consommation du gasoil et d'émissions des polluants et des GES (Gaz à Effet de Serre) dont le CO₂.

- Diminuer la pression sur les infrastructures routières et améliorer la fluidité et le déplacement des personnes.
- Baisser la probabilité des accidents mortels provoqués par les camions de gros Gabarits.

L'origine de Certibruit

Des représentants des pouvoirs publics, des citoyens, des distributeurs, des professionnels du transport, des logisticiens, d'experts et des chercheurs se sont regroupés, sous l'impulsion du Cemafruid, au sein de l'association Certibruit, afin de promouvoir les livraisons de nuit respectueuses des riverains et de l'environnement.

C'est dans ce but qu'elle a développé un label qui à la fois communique sur les efforts fournis de la part des magasins et des restaurants qui sont livrés la nuit, et garantit la tranquillité et la quiétude de la population voisine.

L'association Certibruit

Certibruit est une association de loi 1901, créée en mars 2012, elle a pour objet l'échange d'information, la communication et la coordination des actions réalisées en commun par ses membres dans le domaine du bruit dans l'environnement, particulièrement dans le cadre des activités de transport de fret et de livraison en milieu urbain. L'objectif de Certibruit est de proposer un label permettant de valoriser les efforts entrepris en matière de livraison silencieuse de nuit et de limitation du trafic de fret le jour.

A ce titre, pour garantir son action dans le domaine de la promotion et de la reconnaissance des efforts réalisés en matière de lutte contre le bruit, Certibruit autofinance ses actions grâce aux cotisations de ses adhérents. Par ailleurs, sa gouvernance est assurée par un conseil d'administration constitué des organismes suivants, indépendants des entreprises auxquelles s'adresse le label :

- Cemafruid, LNE, CIDB, FNE, Semmaris
- Le groupe de travail qui a rédigé la charte Certibruit, et qui est représentatif de toutes les parties prenantes ou acteurs impliqués dans la livraison de nuit
- Des professionnels de la logistique : distributeurs, transporteurs, etc.

- Des représentants des collectivités concernées : Mairie de Paris, la préfecture de police de Paris, la région Ile de France, le Grand Lyon, etc.
- Des associations : FNE, CLCV, etc.
- Des centres d'étude partenaires : CIDB, AFT-IFTIM, LNE, Club DEMETER, Acoucité, CERTU, CRET LOG, etc.

En l'occurrence, la charte propose des livraisons entre 22h00 et 07h00, mais pour plus de précaution, elle n'envisage pas de livraisons entre 02h00 et 05h00 du matin sauf dérogation ponctuelle.

La charte Certibruit a rencontré un encouragement de la part des élus locaux, ainsi la mairie de Paris a inclus dans sa nouvelle charte de 2013 les livraisons de nuit comme une pratique innovante et un projet pour une logistique urbaine durable. Le Grand Lyon travaille sur l'intégration des livraisons silencieuses de nuit dans sa feuille de route de logistique urbaine.

Il faut souligner que les responsables de la voirie urbaine sont très impliqués avec les enseignes de distribution pour le déploiement de la charte Certibruit. En effet, les deux régions prévoient de faciliter certains aménagements de la voirie dans le but d'adapter les sites engagés.



Affichette qui informe les riverains sur l'engagement d'un site Hyper Casino avec un numéro téléphonique pour un cas de dérangement.

L'environnement réglementaire et juridique

Les acteurs du transport sont tous confrontés à une abondante réglementation de nature fiscale, sociale, juridique ; émanant des législations nationales, communautaires, voire internationales.

Cette prise de conscience relativement récente a conduit à la mise en place d'objectifs concrets, devant répondre à une nécessité de protection environnementale, mais également de protection des travailleurs.

L'ensemble de la prestation de transport s'insère dans cet environnement réglementaire et juridique, et tous les acteurs du transport, qu'ils soient donneurs d'ordre, commissionnaires de transport ou transporteurs doivent répondre de ces obligations.

Il faut aussi souligner que ces obligations sont en train de se renforcer d'une part par l'ajout de nouveaux bilans d'émission au-delà du CO₂ comme pour les particules, d'autre part avec le renforcement des sanctions qui, bien que décrites au seul niveau français dans ce document, sont de même nature dans la plupart des pays européens.

Sommaire Chapitre 4

01. Les obligations dévolues aux donneurs d'ordre _____ 50

02. Les obligations dévolues aux transporteurs _____ 56

Chapitre 4 - L'environnement réglementaire et juridique des prestations de transport

01. Les obligations dévolues aux donneurs d'ordres

Les prestations des donneurs d'ordres sont encadrées par une vaste législation afin de répondre aux obligations environnementales, sociales et administratives des cadres européen et national.

1.1. Les obligations d'ordre environnemental et sociétal

Les autorités administratives ont érigé un certain nombre d'obligations juridiques à l'encontre des donneurs d'ordres afin de se conformer aux exigences communautaires en matière d'environnement. Les principales se présentent premièrement sous l'obligation de publier un rapport RSE, puis sous l'obligation de formuler un bilan d'émission de gaz à effet de serre des prestations de transport, et enfin sous l'impératif de publier un audit énergétique.

L'OBLIGATION DE PUBLICATION D'UN RAPPORT « RSE TRANSPORT »⁽⁷⁾

La Commission européenne, dans son livre vert de 2001 destiné à promouvoir un cadre européen pour la responsabilité sociétale des entreprises, définit cette dernière notion comme un « *concept dans lequel les entreprises intègrent les préoccupations sociales, environnementales, et économiques dans leurs activités et dans leurs interactions avec leurs parties prenantes sur une base volontaire* »⁽⁸⁾.

Public concerné

Cette obligation de rapport RSE est applicable aux sociétés dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé (aux termes de l'article 2 de la loi Grenelle 2), ainsi qu'aux Sociétés Anonymes (SA) et Sociétés en Commandites par Actions (SCA) dont le total du chiffre d'affaires est supérieur ou égal à dix millions d'euros et dont le nombre de salariés permanents employés au cours de l'exercice est supérieur ou égal à 500 (selon les seuils fixés par l'article R225-104 du Code du Commerce).

⁷ Se référer à l'annexe

⁸ Promouvoir un cadre européen pour la responsabilité sociale des entreprises, DG Emploi et Affaires sociales

Contenu du rapport

Ce rapport RSE doit contenir deux parties : une première étant un rapport pouvant faire l'objet d'un audit par un tiers indépendant, la seconde étant un rapport de gestion.

Rapport auditable par un tiers indépendant

Ce rapport « auditable » par un tiers indépendant (ce dernier pouvant être un expert-comptable agréé Cofrac, à titre d'exemple) doit comporter d'une part une attestation relative à la déclaration des informations contenues dans le rapport de gestion ou à défaut, la mention du caractère incomplet du rapport et le signalement des informations omises sans explication ; et d'autre part, un avis motivé sur la sincérité des données publiées, les explications relatives, le cas échéant, à l'omission de certaines données, et enfin les diligences mises en œuvre pour conduire la mission de vérification.

Rapport de gestion

Le rapport de gestion doit comporter un certain nombre d'informations relatives à l'entreprise. Il s'agit d'informations de nature sociétale, c'est à dire liées aux emplois pourvus, à l'organisation de l'entreprise, à la formation des salariés, aux règles d'hygiène et de sécurité... ; de nature environnementale, à savoir la politique menée par l'entreprise en matière de respect de l'environnement, la pollution et la gestion des déchets produits par l'entreprise, l'utilisation durable des ressources, le transport... ; et de nature relative aux engagements sociétaux en faveur du développement durable, pour ainsi dire l'impact territorial des prestations réalisées par l'entreprise, la manière dont se réalise plus ou moins durablement la sous-traitance et le recours aux fournisseurs, etc.

Ces informations sont plus amplement détaillées dans l'article R225-105-1 du Code du commerce, entré en vigueur au 27 avril 2012.

A cette obligation de publication d'un rapport RSE s'ajoute un autre impératif auquel les donneurs d'ordres ne peuvent se soustraire, celui de fournir un bilan d'émission de dioxyde de carbone des opérations de transport.

OBLIGATION DE FOURNIR UN BILAN D'ÉMISSION DE DIOXYDE DE CARBONE DES OPERATIONS DE TRANSPORT

Cette exigence s'applique aux prestataires de transport depuis l'entrée en vigueur de la loi Grenelle 2, précisée par le Décret n°2011-829 du 11 juillet 2011 relatif au bilan des émissions de gaz à effet de serre et au plan climat-énergie territorial. Ce bilan, par son rôle notoire dans la lutte des entreprises contre le changement climatique, cherche à responsabiliser les sociétés et à susciter une prise de conscience sur leurs choix, pouvant ainsi les conduire à procéder à un report modal⁽⁹⁾.

OBLIGATION POUR LES GRANDES ENTREPRISES DE REALISER UN AUDIT ENERGETIQUE

Cette exigence réglementaire fut imposée par le décret n°2014-1393 du 24 novembre 2014. Cette législation impose aux grandes entreprises, à savoir celles dont l'effectif salarial est supérieur à 250 ou celles pour lesquelles le chiffre d'affaires est supérieur à 50 millions d'euros (ou le total de bilan supérieur à 43 millions d'euros) la réalisation d'un audit énergétique. Cet audit permettrait d'identifier les actions susceptibles de réaliser des économies, tant énergétiques que financières.

Cet audit énergétique, devant être produit avant le 5 décembre 2015 et renouvelé tous les quatre ans, doit porter sur au moins 80% des factures énergétiques de l'entreprise⁽¹⁰⁾.

Un rapport et une synthèse doivent ensuite être transmis au préfet de la région où est situé le siège social de l'entreprise. Si ce dernier en fait la demande, ces documents doivent pouvoir être communiqués dans les quinze jours.

1.2. Vérification des habilitations d'ordre administratif, fiscal et social

Les prestataires de transport sont liés par une dense législation associant droit du travail, droit des transports et droit de l'environnement. Ces habilitations sont de nature administrative, fiscale et sociale.

⁹ Pour voir les modalités de ce rapport ainsi que le public concerné, se référer à l'annexe

¹⁰ Pour constater les sanctions en cas de non-respect de cette obligation, se référer à l'annexe

VERIFICATION DES OBLIGATIONS D'ORDRE ADMINISTRATIF

Les autorités administratives ont érigé un certain nombre d'habilitations destinées à protéger les acteurs du transport lors de leurs opérations de transport. C'est principalement une mission de vérification qui doit s'opérer. Ainsi, l'article R1422-9 du Code des Transports dispose que le commissionnaire de transport, à savoir l'intermédiaire organisant le transport de marchandises, se doit de vérifier que le sous-traitant est habilité à exécuter les opérations qui vont lui être confiées.

Pour cela, le sous-traitant doit fournir la preuve qu'il est véritablement inscrit au Registre des transporteurs et des loueurs, ainsi que la preuve qu'il dispose des titres d'exploitation des véhicules. Cette preuve peut être amenée par la photocopie de la licence communautaire ou encore par la photocopie de la licence de transport intérieur. Ces dispositions sont précisées par l'article 9 du Décret n° 2011-2045 du 28 décembre 2011 portant diverses dispositions relatives à l'accès à la profession de transporteur routier et à l'accès au marché du transport routier⁽¹¹⁾.

VERIFICATION DES OBLIGATIONS D'ORDRE FISCAL ET SOCIAL

Les obligations d'ordre fiscal et social se concentrent sur trois domaines particuliers, qui sont la lutte contre le travail dissimulé, la lutte contre l'emploi d'étrangers démunis de titre de travail et la lutte contre la concurrence déloyale.

Lutte contre le travail dissimulé

Le travail dissimulé est une pratique délictuelle consistant pour un employeur à ne pas déclarer intentionnellement l'entièreté ou une partie de son travail, ou d'un emploi salarié. Ce procédé a pour fin de se soustraire aux obligations fiscales et sociales.

La lutte contre le travail dissimulé est réglementée par l'article L8222 du Code du travail⁽¹²⁾.

Public concerné

Cette législation s'applique à tout individu, qu'il soit un particulier ou une personne morale (entreprises et sociétés), de nature privée ou publique (entreprises d'État, collectivités territoriales, établissements publics).

¹¹ Pour observer les sanctions prévues en cas de manquement, se référer à l'annexe

¹² Pour consulter l'article, se référer à l'annexe

Depuis le 1er avril 2015, il incombe à la personne qui conclut un contrat de procéder à cette vérification lors des opérations d'un montant supérieur ou égal à 5 000 euros⁽¹³⁾.

ET EN EUROPE ?

Principe fondamental de l'Union européenne, la libre circulation des personnes, marchandises et capitaux est prônée par l'article 28 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne. Cette liberté tend à faciliter le déplacement des travailleurs à travers l'Europe dans le cadre de la concurrence pure et parfaite entre les Etats. Mais cette législation favorise en contrepartie un autre phénomène plus contraignant, le travail dissimulé (ou « travail au noir »).

Le travail dissimulé constitue, pour le rapporteur Georgi Pirinski, un phénomène particulièrement nocif. Il crée selon lui une distorsion des marchés du travail, des pertes pour les finances publiques en raison notamment des taxes et des contributions à la sécurité sociale qui ne sont pas payées ; et les travailleurs non déclarés sont très souvent confrontés à des conditions de travail précaires, qui incluent parfois des pratiques d'exploitation abusive⁽¹⁴⁾.

Ce mouvement est difficilement contrôlable, notamment dans le secteur du transport. Les chauffeurs exploités sont pour la majorité issus des pays d'Europe centrale et orientale (Roumanie, Bulgarie et Pologne principalement), et sont employés à des salaires défiant toute concurrence. Les illustrations sont plurielles, comme le témoignent les affaires « Willi Betz » ou plus récemment «Kralowetz »⁽¹⁵⁾.

Dans la première affaire, le patron de Willi Betz avait, entre 1999 et 2002, institué un véritable système qui lui permettait d'employer des centaines de chauffeurs bulgares sans payer de cotisations sociales. Au total, le transporteur allemand aurait ainsi soustrait près de 10 millions à l'URSSAF allemande. Il utilisait par ailleurs des poids lourds immatriculés en Géorgie ou en Azerbaïdjan pour les faire circuler dans l'Union européenne⁽¹⁶⁾.

13 Pour plus d'information sur les modalités d'applications et les sanctions prévues, se référer à l'annexe

14 <http://www.europarl.europa.eu/news/fr/news-room/content/20150507STO52601/html/Travail-non-declare-comment-l'Union-europeenne-peut-elle-agir>

15 Preventing Illegal Immigration: Juggling Economic Imperatives, Political Risks and Individual Rights, Council of Europe, 2004

16 <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/2613/thomas-betz-5-ans-de-prison-15-m-d-amendes.html>

L'affaire Kralowetz est quant à elle relative à la société éponyme qui fut accusée et reconnue coupable d'employer illégalement des centaines de camionneurs originaires d'Europe de l'est, payé au kilomètre, travaillant sans permis et non déclarés à la Sécurité sociale.

Selon un rapport publié par la Commission Européenne en 2014, les pays européens faisant le plus usage de travail dissimulé sont la Grèce, suivie par les Pays-Bas et la Lettonie.

Le 9 avril 2014, la Commission de l'emploi et des affaires sociales s'est exprimée en faveur de la mise en place d'une plateforme européenne destinée à lutter contre le travail au noir, visant à renforcer la coopération européenne pour prévenir et décourager le travail non déclaré, avec la mise en place de sanctions. Ce dispositif, qui coûterait en moyenne 2,1 millions par an, doit encore être adopté par le Parlement européen et le Conseil européen.

Les Etats membres se sont néanmoins engagés à lutter contre le travail dissimulé en mettant en place un certain nombre de mesures et de sanctions⁽¹⁷⁾.

Lutte contre l'emploi d'étrangers démunis de titre de travail

L'emploi d'un étranger sans titre de travail est une autre des formes de travail illégal. Il s'agit d'une situation délictuelle caractérisée par l'engagement, l'emploi ou le maintien des relations de travail d'un étranger devant solliciter une autorisation de travail auprès du préfet.

En effet, la demande d'autorisation du travail est une démarche obligatoire pour toute personne n'étant pas de nationalité française et qui n'est pas inscrit sur la liste des demandeurs d'emploi délivrée par Pôle Emploi, pas titulaire d'une carte de résident ou d'une carte de séjour temporaire vie privée et familiale, et qui n'est pas ressortissant de l'un des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Chypre, Danemark, Espagne, Finlande, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Islande, Liechtenstein, Norvège, Confédération helvétique (Suisse)⁽¹⁸⁾.

La lutte contre l'emploi d'étrangers démunis de titre de travail est réglementée par l'article L8254-1 du Code du travail⁽¹⁹⁾.

La lutte contre le travail illégal est fermement régulée par le droit positif français, qui tente d'endiguer ce phénomène frauduleux⁽²⁰⁾.

17 Pour appréhender la législation des Etats membres sur le travail dissimulé, se référer à l'annexe

18 <http://www.eurojuris.fr/fr/entreprises/rh/contrat-de-travail/articles/travail-illegal#.VecACVYiqw0>

19 Pour consulter cet article, se référer à l'annexe

20 Pour plus d'information sur les sanctions et les modalités d'application, se référer à l'annexe

La concurrence déloyale ou « dumping social » se définit comme « *toute pratique consistant, pour un Etat ou une entreprise, à violer, à contourner ou à dégrader, de façon plus ou moins délibérée, le droit social en vigueur – qu’il soit national, communautaire ou international – afin d’en tirer un avantage économique, notamment en termes de compétitivité* »⁽²¹⁾.

La lutte contre le dumping social est encadrée par la loi n°2014-790 du 10 juillet 2014⁽²²⁾.

Des documents doivent être impérativement transmis du cocontractant au donneur d’ordre, qui ne peut déroger à son obligation de vérification⁽²³⁾. Il convient de préciser que dès lors que le maître d’ouvrage ou le donneur d’ordre a reçu lesdits documents, il est réputé avoir procédé aux vérifications mentionnées⁽²⁴⁾.

Les donneurs d’ordre et maîtres d’ouvrage sont liés par une vaste législation, tant au niveau national qu’européen. Ces obligations s’inscrivent dans une lutte véhémente contre le travail illégal, actuellement au cœur des préoccupations européennes ; et contre le réchauffement climatique, à l’aune de la COP21.

02. Les obligations dévolues aux transporteurs

Le transporteur se définit comme l’individu s’engageant, au terme d’un contrat de transport, à assurer le déplacement de personnes ou de marchandises.

Les transporteurs répondent à de nombreuses obligations juridiques et administratives afin de s’assurer que leur travail est en conformité avec le droit du travail, le droit de l’environnement et le droit des transports.

21 <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/dumping-social.html>

22 Cette loi a introduit dans le Code du travail l’article L1262-4-1, précisé par le décret n° 2015-364 du 30 mars 2015.

23 Pour voir la liste des documents, se référer à l’annexe

24 Pour observer les sanctions prévues à cet effet, se référer à l’annexe

2.1. L'obligation d'information CO₂ des prestations de transport

CONTEXTE

Constituant en France plus de 27% des émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, le secteur des transports représente à ce jour le principal émetteur sur le plan national. Pour répondre à cette nécessité de réduction des émissions, les États européens se sont fixés des objectifs drastiques. L'Union européenne, à l'horizon 2050, s'est engagée à réduire de 60% ses émissions de gaz à effet de serre pour le secteur des transports par rapport à 1990. La France s'est quant à elle employée à diminuer de 65% les émissions dans le secteur susmentionné.

Afin de satisfaire de ses engagements, le gouvernement français s'est par conséquent fixé des mesures, parmi lesquelles se trouve le soutien au report modal, l'efficacité énergétique pour les transports ou encore l'obligation d'information CO₂ des prestations de transport.

Cette obligation d'information CO₂ fut introduite par la loi Grenelle 2⁽²⁵⁾.

NATURE DE LA REGLEMENTATION

Pour observer cette obligation, les transporteurs doivent déclarer une information CO₂ de niveau 1, 2, 3 ou 4. Ces niveaux de précision sont fixés par l'arrêté du 10 avril 2012 pris pour l'application des articles 5, 6 et 8 du décret n°2011-1336 du 24 octobre 2011, relatif à l'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion de la prestation de transport. Les valeurs oscillent du niveau 1, valeurs par défaut, au niveau 4, le plus pointu mais dont l'emploi reste encore actuellement en gestation⁽²⁶⁾.

Remarque :

≡ Pour le moment, le niveau 1 de précision peut suffire mais la réglementation va certainement être modifiée au 1^{er} juillet 2016 pour les entreprises employant cinquante salariés ou plus.

25 Pour plus d'information sur cette loi, se référer à l'annexe

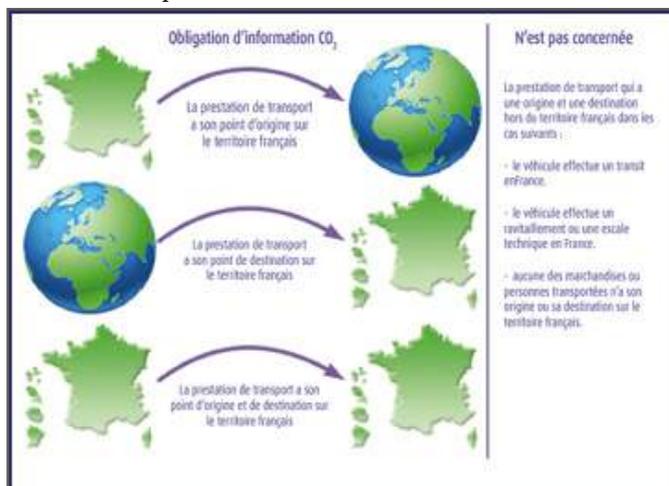
26 Pour obtenir les détails sur les quatre niveaux, se référer à l'annexe

PUBLIC CONCERNE

Cette obligation d'information concerne l'ensemble des professionnels qui commercialisent des prestations de transport pour le compte d'autrui, qu'elles aient été réalisées par eux-mêmes ou par des partenaires entreprises de transport ; ainsi que les entreprises de déménagement réalisant des opérations de déménagement, et plus généralement l'ensemble des acteurs économiques français et étrangers, de nature publique ou privée, qui organisent des prestations de transport (y compris dans le cas de prestations gratuites).

Plus généralement, l'obligation d'information CO₂ des prestations de transport s'applique sans avoir égard à la taille de l'entreprise ou de la collectivité, ou encore de l'importance de la prestation.

Voici, présentée ci-dessous, une représentation imagée de l'application de l'information CO₂ pour les transporteurs.



La durée sur laquelle sont calculées les valeurs de niveau 2 et 3 ne doit pas dépasser trois ans et ces valeurs moyennes doivent être actualisées à la même fréquence.

En addition de ces obligations d'information CO₂ des prestations de transport, les transporteurs doivent également communiquer l'ensemble des documents répondant à l'obligation de vérification à laquelle les donneurs d'ordres sont liés⁽²⁷⁾.

²⁷ Pour de plus amples informations, se référer au titre 1.2 : vérifications des obligations d'ordre administratif, fiscal et social

2.2. L'obligation de remettre les documents répondant à l'obligation de vérification par le donneur d'ordres

En vertu de l'obligation de vérification à laquelle les donneurs d'ordres sont soumis, les transporteurs doivent produire un certain nombre de documents.

LES OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES

En ce qui concerne les obligations administratives, les transporteurs doivent apporter la preuve qu'ils sont effectivement et régulièrement inscrits au registre des transporteurs et loueurs. Une défaillance de cette modalité est punissable par la loi. En effet, l'exercice, par une entreprise non inscrite au registre, d'une activité de transport public routier de marchandises ou de location de véhicules industriels avec conducteur est un délit punissable d'emprisonnement et d'une amende⁽²⁸⁾.

Il s'agit également des documents apportant la preuve de ce qu'il dispose des titres d'exploitation des véhicules qu'il utilise. Cela peut être la photocopie de la licence communautaire ou de la licence de transport intérieur, ou d'un autre titre d'exploitation.

Ils doivent également fournir tout autre document exigé par la réglementation en vigueur. À titre indicatif, cela peut être des agréments pour le transport d'animaux vivants, de choses ou matières dangereuse, pour la commission en douane, etc.

LES OBLIGATIONS FISCALES ET SOCIALES

Pour aider également les donneurs d'ordres à remplir leur mission de vérification, les transporteurs doivent produire un certain nombre de documents, prestations qui s'inscrit notamment dans la lutte contre le travail illégal.

Lutte contre le travail dissimulé

La lutte contre le travail dissimulé fait l'objet d'un certain nombre de réglementations. Le transporteur est, dans la cadre de sa prestation, dans l'obligation de présenter plusieurs documents justificatifs⁽²⁹⁾.

28 <http://www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr/transport-de-marchandises-inscrire-mon-entreprise-a6107.html>

29 Pour visualiser tous les documents, se référer à l'annexe

Lutte contre l'emploi d'étrangers sans titre de travail

Dans le cadre de la lutte contre l'emploi d'étrangers sans titre de travail, le transporteur doit produire la liste nominative des salariés étrangers employés par ce dernier et soumis à l'autorisation de travail. Cette liste, établie à partir du registre unique du personnel, précise pour chaque salarié sa date d'embauche, sa nationalité, ainsi que le type et le numéro d'ordre du titre valant autorisation de travail (Article D8254-2 du Code du travail).

Dans l'hypothèse où le contrat est conclu avec un prestataire établi à l'étranger détachant des salariés sur le territoire national pour l'exécution de ce contrat, elle se fait remettre, lors de la conclusion du contrat, une liste nominative des salariés étrangers soumis à autorisation de travail, comprenant les indications prévues à l'article D. 8254-2.

Lutte contre la concurrence déloyale

Depuis le 1^{er} avril 2015, la législation s'est affermie pour lutter contre la concurrence déloyale ou dumping social.

Ainsi, le maître d'ouvrage ou le donneur d'ordres qui contracte avec un employeur établi hors de France demande à son cocontractant, avant le début de chaque détachement d'un ou de plusieurs salariés, une copie de la déclaration de détachement transmise à l'unité territoriale de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation du travail et de l'emploi, conformément aux dispositions des articles R. 1263-3-1, R. 1263-4-1 et R. 1263-6-1; et une copie du document désignant le représentant mentionné à l'article R. 1263-2-2.

La numérotation correspond aux renvois de bas de page du chapitre 4

7

Cette obligation de publication d'un rapport RSE est une disposition issue de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 (en vigueur depuis le 26 février 2011) portant l'engagement national pour l'environnement, également connue sous l'appellation Loi Grenelle 2, et précisée par le décret n°2012-557 du 24 avril 2012 relatif aux obligations de transparence des entreprises en matière sociale et environnementale.

9

Concernant les modalités du bilan d'émission de gaz à effet de serre, incluant le dioxyde de carbone, il porte sur l'ensemble des activités de la personne morale assujettie sur le territoire français, aux termes des dispositions de l'article R229-50 du Code de l'environnement.

Le premier bilan devait être établi par les entreprises avant le 31 décembre 2012, et transmis par voie électronique au préfet de la région, comme le dispose l'article R229-48 du même Code. Ce bilan doit prendre en compte tous les postes d'émission, notamment le transport.

Ce bilan est public et doit être mis à jour tous les trois ans, en vertu de l'article R229-50 du Code de l'environnement.

Les entreprises concernées sont les personnes morales de droit privé employant plus de 500 salariés en métropole, et plus de 250 salariés en outre-mer ; et les personnes morales de droit public employant plus de 250 salariés.

Cette réglementation est contenue au sein de l'article L229-25 du Code de l'environnement, en vigueur depuis le 18 décembre 2010.

Outre cette obligation de publication d'un rapport RSE, les entreprises ont également comme impératif de réaliser un audit énergétique.

10

En cas de défaillance, l'autorité administrative peut infliger une amende pouvant monter jusqu'à 2% du chiffre d'affaires (hors taxe) du dernier exercice clôt, voire jusqu'à 4% en cas de récidive. Outre ces obligations, les donneurs d'ordres sont tenus de vérifier un grand nombre d'habilitations des transporteurs, de nature administrative, fiscale et sociale.

11

Si le donneur d'ordres ne répond pas de ces obligations de vérification, des sanctions sont prévues à cet effet. Selon l'article L1264-2 du Code du Travail, l'omission de vérification est passible d'une amende administrative.

Ce montant est prévu par l'article 1264-3 du même code, qui précise qu'il peut être d'au plus 2 000 euros par salarié détaché, et d'au plus 4 000 euros en cas de réitération dans un délai d'un an à compter du jour de la notification de la première amende. Le montant total ne peut toutefois excéder 10 000 euros.

Pour fixer le montant de l'amende, l'autorité administrative qui la prononce prend en compte les circonstances et la gravité du manquement, le comportement de son auteur ainsi que ses ressources et ses charges. A cette obligation de vérification des habilitations administratives s'ajoutent d'autres vérifications, portant sur des législations de nature sociale et fiscale.

12

Cet article dispose que toute personne qui conclut un contrat en vue de l'exécution d'un travail, de la fourniture d'une prestation de services ou de l'accomplissement d'un acte de commerce doit vérifier, tout au long de l'exécution dudit contrat, que son cocontractant ne se rend pas coupable du délit de travail dissimulé par dissimulation d'activité ou par dissimulation d'emploi salarié.

Pour procéder aux vérifications susmentionnées, le prestataire de transport devra présenter au donneur d'ordres l'un des documents suivants :

- Un extrait de l'inscription au registre du commerce et des sociétés (K ou K bis) ;
- Une carte d'identification justifiant de l'inscription au répertoire des métiers ;
- Un devis, un document publicitaire ou une correspondance professionnelle, à condition qu'y soient mentionnés le nom ou la dénomination sociale, l'adresse complète et le numéro d'immatriculation au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers ou à une liste ou un tableau d'un ordre professionnel, ou la référence de l'agrément délivré par l'autorité compétente ;
- Un récépissé du dépôt de déclaration auprès d'un centre de formalités des entreprises pour les personnes en cours d'inscription.

Depuis le 1^{er} janvier 2012 : une attestation de fourniture des déclarations sociales et de paiement des cotisations et contributions de sécurité sociale prévue à l'article L243-15 émanant de l'organisme de protection sociale chargé du recouvrement des cotisations et des contributions datant de moins de six mois. Dans le cas où le cocontractant est établi à l'étranger, l'article D8222-7 prévoit une liste de documents qui doivent être remis :

- Un document mentionnant son numéro individuel de TVA intracommunautaire (Il s'agit du numéro d'identification fiscal individuel délivré par son administration fiscale).
- Si le cocontractant n'est pas tenu d'avoir un tel numéro, ce sera soit un document mentionnant son identité et son adresse ou, le cas échéant, les coordonnées de son représentant fiscal ponctuel en France ;
- Un document attestant de la régularité de la situation sociale du cocontractant au regard du règlement (CE) n° 883/2004 du 29 avril 2004 ou d'une convention internationale de sécurité sociale.

Lorsque la législation du pays de domiciliation le prévoit, cela peut être soit un document émanant de l'organisme gérant le régime social obligatoire et mentionnant que le cocontractant est à jour de ses déclarations sociales et du paiement des cotisations afférentes (ou un document équivalent) ou, à défaut, une attestation de fourniture des déclarations sociales et de paiement des cotisations et contributions de sécurité sociale prévue à l'article L243-15 du code de la sécurité sociale.

Dans ce dernier cas, elle doit s'assurer de l'authenticité de cette attestation auprès de l'organisme chargé du recouvrement des cotisations et contributions sociales.

13

Les sanctions prévues en cas de manquement à l'obligation de vérification sont lourdes.

La Cour de Cassation, dans un arrêt du 10 octobre 2000 (<http://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT000007584418>), a consacré le caractère délictuel de l'absence pour le donneur d'ordres de procéder aux diligences prévues par les articles susmentionnés.

En l'espèce, le dirigeant de la société en question n'a pas procédé aux vérifications prévues par l'article précité, puisqu'il n'a pu présenter à l'inspection du travail qu'un extrait K bis de la société sous-traitante (ainsi que la carte de résident de l'ancienne gérante, qui n'en fait cependant pas un document probant),

et qu'il s'est procuré tardivement après le contrôle de l'inspection du travail seulement quelques pièces justificatives.

Reconnu coupable du délit de recours au travail dissimulé, l'employeur s'est vu condamner à quatre mois d'emprisonnement avec sursis ainsi qu'au paiement d'une amende de 11 775,58 euros (soit 60 000 francs).

La jurisprudence est riche d'affaires où les sociétés ayant recours à des sous-traitants faisant usage de travail dissimulé se retrouvent solidairement condamnées.

17

Allemagne :

Le « Schwarzarbeit », traduction allemande de travail dissimulé, est fortement sanctionné par le droit allemand. Toutefois, à la différence du droit positif français, les travailleurs sont également sanctionnés en cas de contrôle par l'inspection du travail.

Ainsi, le non-respect des obligations du droit social, à savoir notamment le paiement des cotisations sociales salariales, est réprimé par les dispositions de la section 823 alinéa 2 du Code civil allemand « Bürgerliches Gesetzbuch », et la section 266a du Code pénal allemand « Strafgesetzbuch ».

Les sociétés étrangères implantées sur le sol allemand sont également tenues au paiement de ces cotisations (Cour fédérale de justice allemande, arrêt du 11/06/2013, II ZR 389/12).

Les entreprises qui ont contrevenu de manière grave à la loi sur le travail au noir peuvent être exclues pour deux ans des marchés publics. Il s'agit, dans un premier temps, des entreprises qui se sont indirectement rendues coupables d'une infraction à la loi sur le travail au noir, en sous-traitant à une entreprise elle-même en contravention.

Dans un second temps, il s'agit des entreprises qui ont embauché quelqu'un de façon irrégulière ou qui se sont abstenues de verser des cotisations sociales. De plus, lorsque l'employeur se retrouve accusé de travail dissimulé ou d'emploi d'étrangers sans titre de travail, le contrat se trouve tout simplement annulé. S'il peut être sous le joug de sanctions pénales telles qu'une amende ou une peine d'emprisonnement, l'employeur n'est pas tenu de payer le montant du redressement des cotisations sociales.

Angleterre :

En Angleterre, employer une personne en situation d'irrégularité peut être lourdement sanctionnée. Effectivement, l'amende administrée (civil penalty) en cas d'emploi de travailleurs illégaux peut grimper jusqu'à 27 300 euros (soit £20 000) par travailleur.

La sanction peut également s'élever lorsque l'employeur exploitait sciemment des travailleurs en situation irrégulière : il risque jusqu'à deux ans d'emprisonnement et une amende fixée discrétionnairement par le juge. Les salariés illégaux peuvent quant à eux écopier jusqu'à six mois de prison.

Luxembourg :

Au Luxembourg, le travail dissimulé est sanctionné d'une amende variant de 251 à 5 000 euros et, en cas de récidive dans les cinq années suivant la notification de la première amende, d'une peine d'emprisonnement oscillant entre huit jours et six mois et d'une amende allant jusqu'au double du maximum. Il est également possible que seule une de ces peines soit appliquée.

Pays-Bas :

Les Pays-Bas constituent le second pays faisant le plus usage de travail dissimulé. Effectivement, plus de 29% des personnes interrogées lors d'un sondage réalisé par la Commission Européenne avouent avoir eu recours au travail non déclaré.

Le 28 février 2007 fut passée une loi sanctionnant d'une amende s'élevant à 6 700 euros par travailleur touchant moins que le SMIC (qui est de 1 485 euros mensuel).

19

Cet article dispose que toute personne vérifiée, lors de la conclusion d'un contrat dont l'objet porte sur une obligation d'un montant minimum en vue de l'exécution d'un travail, de la fourniture d'une prestation de services ou de l'accomplissement d'un acte de commerce et périodiquement jusqu'à la fin de l'exécution de ce contrat, que son cocontractant s'acquitte de ses obligations au regard de l'interdiction faite d'employer une personne étrangère sans titre de travail.

20

La personne à qui ces vérifications s'imposent se voit remettre, lors de la conclusion du contrat de travail, la liste nominative des salariés étrangers employés par ce dernier et soumis à l'autorisation de travail prévue à l'article L5221-2 du Code du travail.

Cette liste, établie à partir du registre personnel, précise pour chaque salarié sa date d'embauche, sa nationalité, le type du titre valant autorisation de travail ainsi que le numéro d'ordre de ce titre.

Ce document doit être remis tous les six mois jusqu'à expiration du contrat, aux termes de l'article D8254-4 du Code du travail.

Dans l'hypothèse où le cocontractant est établi à l'étranger, l'article D8254-3 du Code du travail prévoit ainsi que lorsque le contrat est conclu avec un prestataire établi à l'étranger détachant des salariés sur le territoire national pour l'exécution de ce contrat, elle se fait remettre, lors de la conclusion du contrat, une liste nominative des salariés étrangers soumis à autorisation de travail, comprenant les indications précitées.

Les sanctions prévues pour le donneur d'ordres qui n'opère pas ces vérifications sont contenues dans l'article L8254-2 du Code du travail, qui développe le concept de solidarité financière.

De ce fait, il est tenu solidairement avec son cocontractant du salaire et des accessoires dus à l'étranger sans titre, des indemnités versées au titre de la rupture de la relation de travail, en application de la loi ou des stipulations contractuelles, lorsque celles-ci conduisent à une solution plus favorable pour le salarié ; de tous les frais d'envoi des rémunérations impayées vers le pays dans lequel l'étranger est parti volontairement ou a été reconduit ; et d'une contribution spéciale pouvant s'élever jusqu'à à 5 000 fois le taux horaire du minimum garanti et de divers contributions.

La jurisprudence a traité plusieurs affaires relatives à cette cause. Il est possible d'illustrer cette situation délictuelle avec un arrêt du 18 avril 2000 (<http://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT000007597372>). Le cas figurant touche au travail dissimulé et à l'exploitation de travailleurs étrangers, l'intérêt touchant à l'établissement de l'élément intentionnel, traduisant que les donneurs d'ordres étaient effectivement en connaissance de la situation irrégulière dans laquelle se trouvait leur cocontractant.

Ainsi, dans le cas figurant, l'une des preuves peut être fondée par des prix trop bas pour permettre au sous-traitant de faire face aux charges sociales. En outre, le dirigeant de l'entreprise en question a été poursuivi devant la juridiction correctionnelle, non seulement pour avoir employé, directement ou par personnes interposées, des étrangers démunis de titre de travail, mais également pour avoir eu recours sciemment aux services d'entreprises employant des travailleurs clandestins.

Pour emploi d'étrangers sans titre de travail et recours à des entreprises employant des travailleurs clandestins, l'employeur a été condamné à deux ans d'emprisonnement avec sursis et à 28 606,57 euros (= 150 000 francs) d'amende.

23

Ces documents sont la copie de la déclaration de détachement transmise à l'unité territoriale de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation du travail et de l'emploi, conformément aux dispositions des articles R1263-3-1, R1263-4-1 et R1263-6-1 ; et la copie du document désignant le représentant (tel qu'indiqué ci-dessus).

24

Les sanctions pouvant être affligées aux donneurs d'ordres méconnaissant cette obligation de vérification se présentent sous la forme d'amendes administratives. Aux termes de l'article L1264-3, le montant de l'amende est d'au plus 2 000 euros par salarié détaché et d'au plus 4 000 euros en cas de réitération dans un délai d'un an à compter du jour de la notification de la première amende. Le montant total de l'amende ne peut excéder 10 000 euros.

Pour fixer le montant de l'amende, l'autorité administrative qui la prononce prend en compte les circonstances et la gravité du manquement, le comportement de son auteur ainsi que ses ressources et ses charges.

25

Cette loi a inséré dans le Code des Transports un article L1431-3, qui dispose que : *« Toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement doit fournir au bénéficiaire de la prestation une information relative à la quantité de dioxyde de carbone émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation »*.

Cette disposition fut affinée par le décret D1431-2 du Code des transports, qui précise le public concerné par la réglementation en vigueur, à savoir *« toute personne publique ou privée qui organise ou commercialise une prestation de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement effectuée par un ou plusieurs moyens de transport (origine ou destination en France sauf pour compte propre) »*.

Valeurs de niveau 1

Les valeurs de niveau 1 sont des valeurs par défaut fournies pour chaque mode de transport par type d'activité ou de moyen de transport.

Valeurs de niveau 2

Les valeurs de niveau 2 sont plus pointues, et correspondent à des moyennes calculées sur l'ensemble de l'activité du transporteur. Les principes de calcul sont identiques, seules les valeurs à utiliser sont produites par l'entreprise à partir de ses propres moyennes de consommation énergétique et/ou des indications de chargement ou de fréquentation.

Valeurs de niveau 3

Les valeurs de niveau 3 correspondent à des moyennes calculées par le prestataire à partir d'une décomposition complète de son activité. Il s'agit par conséquent d'analyser les opérations de transport selon une décomposition plus fine et fonctionnellement homogène.

À l'encontre des données de niveau 2, l'entreprise segmente son activité et établit des données pour chacun des sous-segments. Ainsi, chaque sous-segment peut correspondre au type de véhicule ; et les informations demandées pour le niveau 2 (à savoir la consommation annuelle d'énergie et les tonnes. kilomètres parcourus en charge) seront demandées pour chaque sous-segment.

Valeurs de niveau 4

Les valeurs de niveau 4 sont quant à elles calculées suivant les données réelles de l'opération de transport. Ces valeurs impliquent la collecte d'informations sur les conditions réelles d'exécution de la prestation.

Contrairement aux valeurs précédentes qui se basent sur des informations établies par rapport aux années précédentes, l'utilisation d'une valeur de niveau 4 doit se calculer au cas par cas.

29

Lorsque l'immatriculation du cocontractant au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers est obligatoire ou lorsqu'il s'agit d'une profession réglementée, le transport doit fournir l'un des documents suivants :

- Un extrait de l'inscription au registre du commerce et des sociétés (K ou K bis) ;

- Une carte d'identification justifiant de l'inscription au répertoire des métiers ;
- Un devis, un document publicitaire ou une correspondance professionnelle, à condition qu'y soient mentionnés le nom ou la dénomination sociale, l'adresse complète et le numéro d'immatriculation au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers ou à une liste ou un tableau d'un ordre professionnel, ou la référence de l'agrément délivré par l'autorité compétente ;
- Un récépissé du dépôt de déclaration auprès d'un centre de formalités des entreprises pour les personnes en cours d'inscription ;
- Une attestation de fourniture des déclarations sociales et de paiement des cotisations et contributions de sécurité sociale prévue à l'article L. 243-15 émanant de l'organisme de protection sociale chargé du recouvrement des cotisations et des contributions datant de moins de six mois dont elle s'assure de l'authenticité auprès de l'organisme de recouvrement des cotisations de sécurité sociale.

La législation diffère un peu lorsque le cocontractant est établi à l'étranger.

Le transporteur doit alors fournir l'un des documents suivants :

- Un document mentionnant son numéro individuel de TVA intracommunautaire. Si le cocontractant n'est pas tenu d'avoir un tel numéro, il peut soit produire un document mentionnant son identité et son adresse ou, le cas échéant, les coordonnées de son représentant fiscal ponctuel en France ;
- Un document attestant de la régularité de la situation sociale du cocontractant au regard du règlement (CE) n° 883/2004 du 29 avril 2004 ou d'une convention internationale de sécurité sociale ;

et, lorsque la législation du pays de domiciliation le prévoit :

- Un document émanant de l'organisme gérant le régime social obligatoire et mentionnant que le cocontractant est à jour de ses déclarations sociales et du paiement des cotisations afférentes, ou un document équivalent ou, à défaut, une attestation de fourniture des déclarations sociales et de paiement des cotisations et contributions de sécurité sociale prévue à l'article L. 243-15 du code de la sécurité sociale.

Dans ce dernier cas, elle doit s'assurer de l'authenticité de cette attestation auprès de l'organisme chargé du recouvrement des cotisations et contributions sociales.

Lorsque l'immatriculation du cocontractant à un registre professionnel est obligatoire dans le pays d'établissement ou de domiciliation, l'un des documents suivants:

- Un document émanant des autorités tenant le registre professionnel ou un document équivalent certifiant cette inscription ;
- Un devis, un document publicitaire ou une correspondance professionnelle, à condition qu'y soient mentionnés le nom ou la dénomination sociale, l'adresse complète et la nature de l'inscription au registre professionnel ;
- Pour les entreprises en cours de création, le transporteur doit produire un document datant de moins de six mois émanant de l'autorité habilitée à recevoir l'inscription au registre professionnel.

Le Livre Blanc pour le transport éco-responsable des marchandises

TK'Blue vous propose de découvrir son **Livre Blanc du transport éco-responsable des marchandises**. Réunissant les plus grands experts du secteur, il liste les bonnes pratiques éco-responsables à portée de main de chacun !

Démentant l'idée que la performance environnementale ne peut se faire qu'au détriment de la performance économique - bien au contraire, ce livre appelle le transport de marchandises à se renouveler, se moderniser.

Résister à la concurrence internationale, répondre aux impératifs législatifs, environnementaux et sociaux, rendre pérennes les collaborations présentes et futures... Autant d'enjeux pour lesquels le transport éco-responsable se fait la solution.

18,90€