Flux logistiques agro-alimentaires, multi-modalités et résilience

Vincent STEINMETZ

Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté Alimentaire - CGAAER

Académie d'Agriculture - Etat de l'agriculture 2023

8 février 2023

GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

Les flux logistiques agroalimentaires : l'avenir des modes massifiés

Rapport CGEDD n°013461-01, CGAAER n°20067

établi par
Thierry BERLIZOT et Michel PINET (coordonnateurs)
Bruno DEPRESLE, Philippe GRATADOUR et Vincent STEINMETZ

Septembre 2021

CGEDD
CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

CGAAER
CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ALIMENTATION DE L'AGRICULTURE ET DES ESPACES RURAUX

Commande de mi-2020 issue du Ministère chargé de l'Agriculture et du Secrétaire d'Etat chargé des transports

Focalisation sur la multi-modalité en tenant compte de la compétitivité, de la décarbonation du secteur des transports, et de la résilience (critères d'agilité)

Rapport publié début 2022

La logistique agroalimentaire : une longue chaîne de « ventres en nœuds »

En un siècle, la logistique agroalimentaire s'est allongée de 2 / 3 maillons (producteur /intermédiaire de vente / consommateur) à 8 / 9 maillons

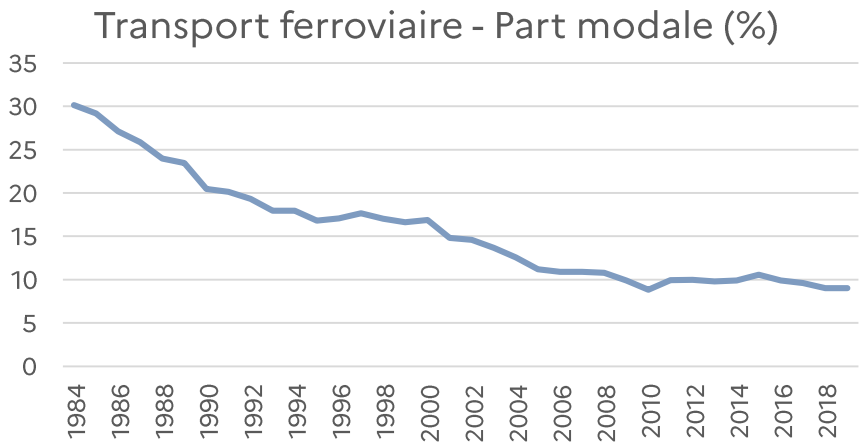
Cette chaîne est ramifiée 3 fois (amont, transformation, aval) :

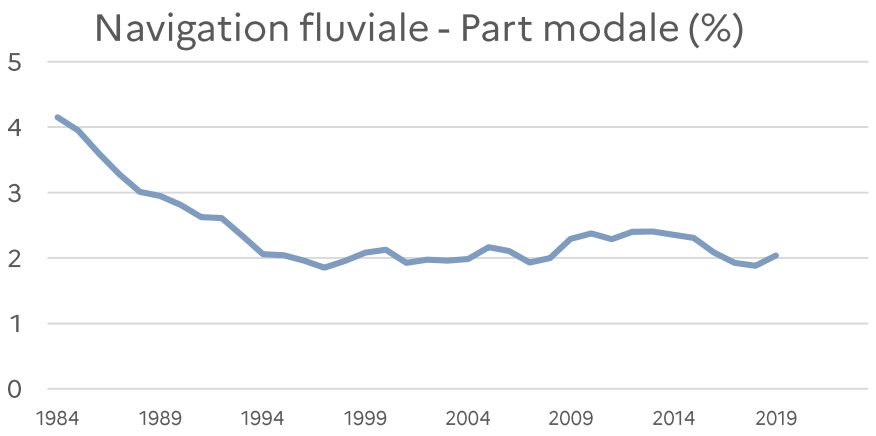
450 000 exploitations agricoles,
18 000 IAA
44 000 points de vente alimentaire, 35 000 boulangeries…

→ In fine: 30 MT de produits solides pour 68 M habitants

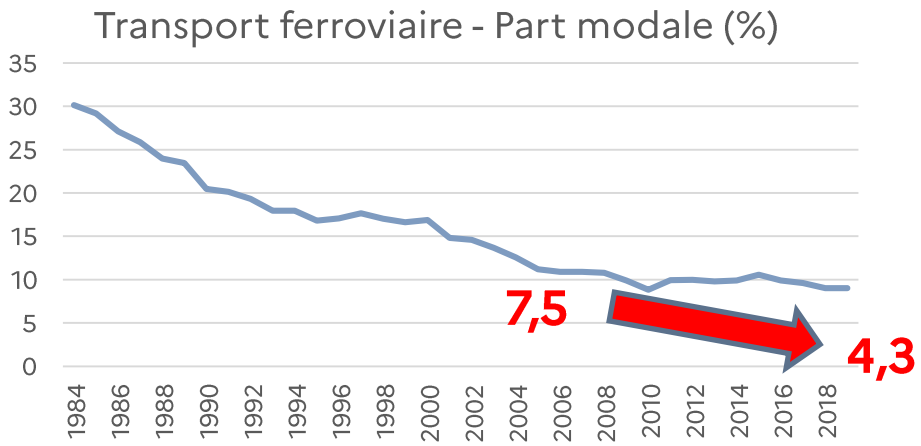
Une chaîne qui comprend des nœuds où se concentrent les flux d'importation, de 1ère transformation, de préparation-conditionnement final sur des produits de grande consommation, et d' exportation

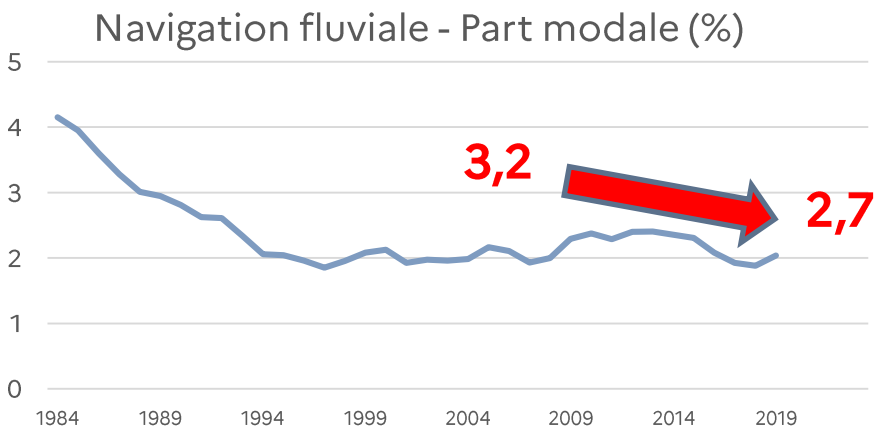
Transport terrestre toutes marchandises





Transport terrestre toutes marchandises versus IAA





Emissions GES du transport de marchandises (hors VUL) 27 Mt CO2e dont 8,5 Mt CO2e pour les IAA en 2019

Total: 441

Dont transport 136 (31%)

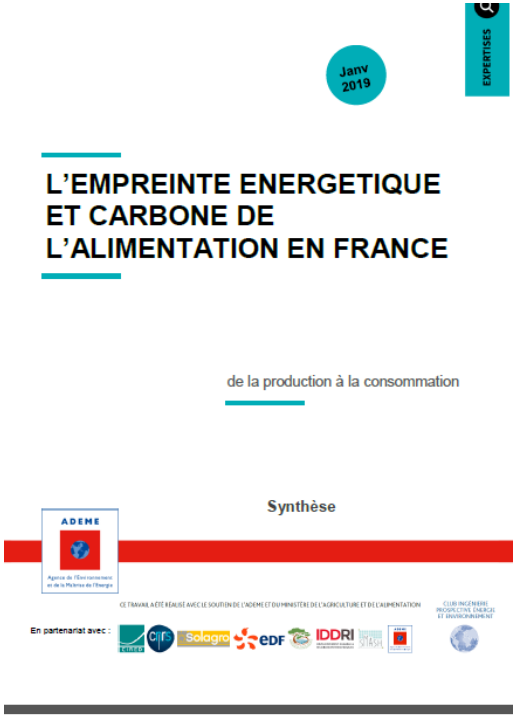
Dont « toutes marchandises »: 27 (fluvial = 0,110 , fer : 0,23) VUL TRM : 10

Dont marchandises IAA : 8,5 (fer: 0,05, fleuve : 0,03) VUL TRM: 4

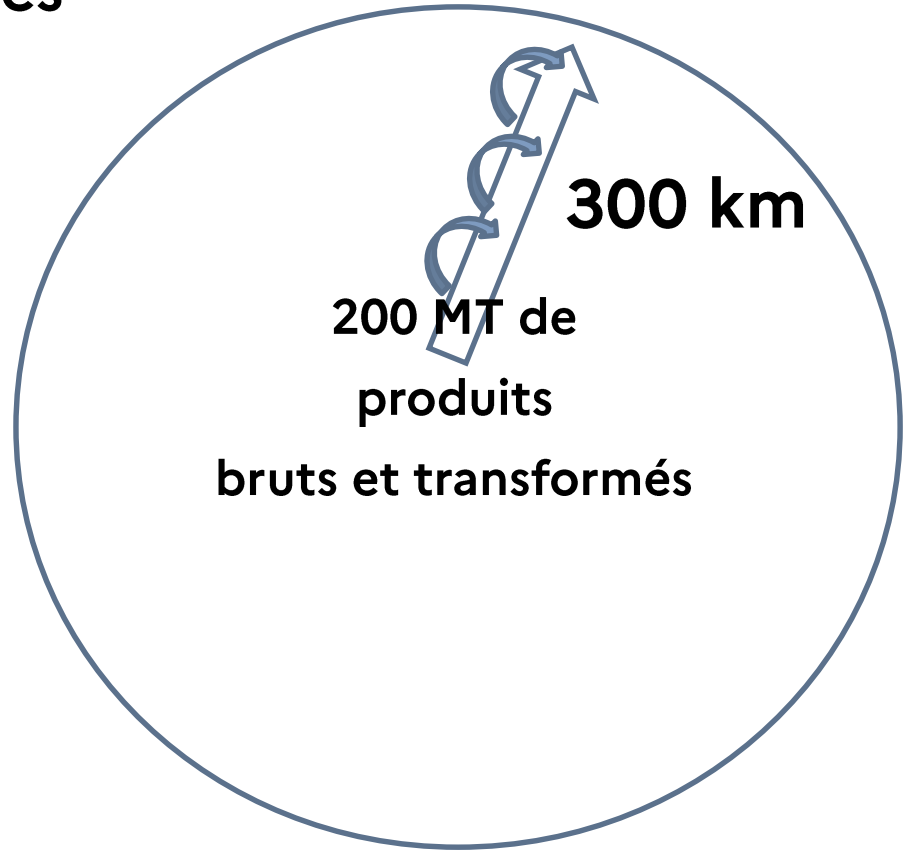
Les VUL effectuant du TRM IAA représentent 32% des émissions de GES du TRM IAA totales

Les émissions des consommateurs pour s'approvisionner en produits IAA sont estimées à 8,5 Mt CO2e

Estimation des flux annuels



Estimation des flux annuels



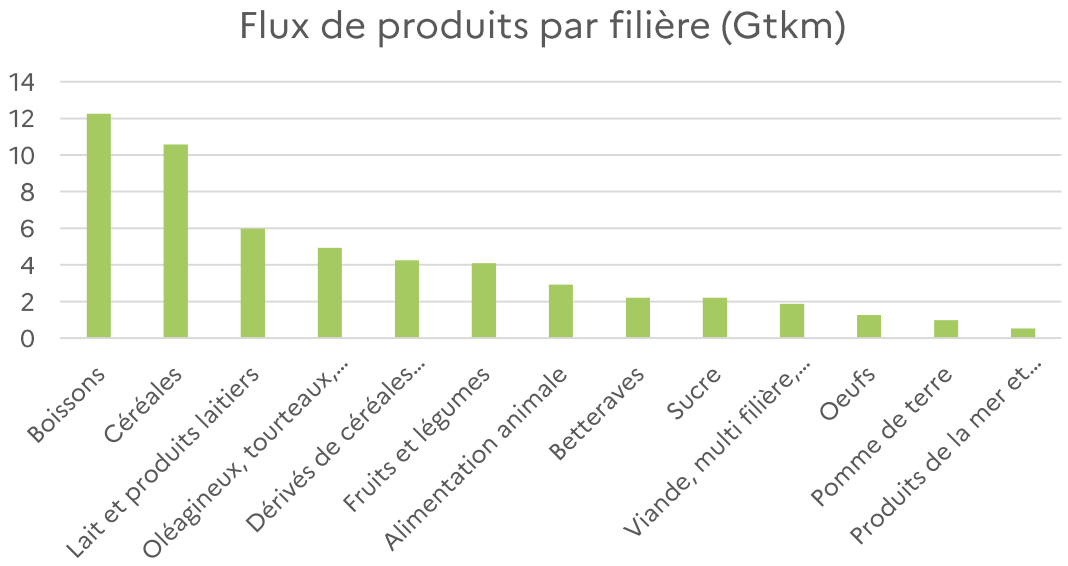
Total: 60 Gtkm

89%

7%

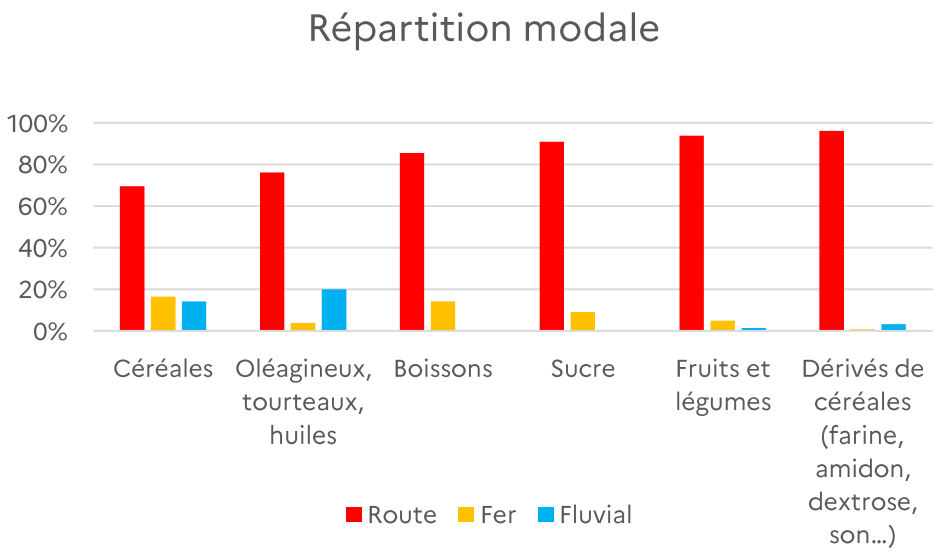
4%

La moitié des filières concentrent 80% des flux et des émissions de C02e du transport IAA



- Pour l'ensemble des filières, sur le territoire métropolitain:
  - Total Gtkm : 60
  - Total MtCO2e : 6

Une diversité modale pour les produits massifiés mais quasi inexistante pour les autres



- La modalité de transport est conditionnée par
  - la distance apparente
  - le caractère massifié ou non
  - les exigences du destinataire
  - les distances au port (exportation)

Caractéristiques de filières (1)

Céréales: volume de trafic difficilement prévisible (forte variabilité saisonnière et annuelle, en fonction des récoltes et du marché mondial), transport entre silos et ports et usines de transformation (amidonniers, brasseurs, alimentation animale, etc.)

→ tous les silos ne sont pas embranchés sur le réseau capillaire

→ la réservation des sillons se fait longtemps à l'avance

→ faible fiabilité des trains de céréales

→ Le nombre de silos et de zones de collecte desservis est limité du fait de la taille du réseau

→ Le transport par voie navigable peut être interrompu en cas de crue trop forte

→ projet MULTIREGIO

→ Flexibilité

→ Captage plus facile du fret retour

→ Développement de poids lourds électriques.

Caractéristiques de filières (2)

Boissons: forte saisonnalité, emballage-conditionnement et leur gestion, contrainte fortes sur les temps de transport, vins et spiritueux: routier principalement, eaux: usage du train justifié

→ Bière :
alimentation en céréales transformées par des malteries, production de drêches utilisées par l'alimentation animale

stockage = question majeure (risque de dégradation); les brasseurs manquent d'espace de stockage
fortes pénalités en cas de retard de livraison à la grande distribution; grossistes distributeurs pour les commerces

maintien d'une desserte ferroviaire pour Obernai

→ Eaux:
transport ferré entre les grands sites de production (Evian, Volvic, Vergèze) et des plateformes de distribution ou ports

Caractéristiques de filières (3)

Betterave et sucre: récolte et collecte des betteraves par PL 44t sur moyenne de 35km pendant la saison, stockage en silos, expédition vers clients ou silos relais

- Enjeux d'augmentation du poids limite des PL de collecte
- Transport du sucre par fer entre silos

Fruits et légumes: forte saisonnalité, contrainte fortes sur les temps de transport, quantité relativement faible, secteur très atomisé, production en diminution, 50% des fruits et légumes importés

- Transport routier prépondérant
- Ferré; FroidCombi pour la liaison entre Avignon et Valenton et Dourges, train des fruits et légumes Perpignan-Rungis
- Concentration et spécialisation des opérateurs de logistique
- Etude en cours par la filière sur les flux avec comme objectif d'alimenter les réflexions RSE des entreprises
- Enjeu augmentation du taux de chargement des véhicules

L'évolution de la part modale ne suffira pas à atteindre l'objectif de réduction des émissions de CO2e

Objectif : réduction des émissions de CO2e dans les transports de **28 % à l'horizon 2030**

Hypothèse de **baisse du TRM de 5 %** pour les 6 filières déjà concernées par le transfert modal

→ augmentation de 29 % et 19 % des flux respectivement pour le transport fluvial et ferré

→ baisse de 3 % seulement des émissions globales des transports de marchandises de l'ensemble des filières

Hypothèse d' une **augmentation de 30 % du trafic fluvial et doublement du trafic ferroviaire** (objectifs globaux de la SNP et SNDFF) pour les 6 filières déjà concernées par le transfert modal

→ baisse du TRM de 9 %

→ baisse de 8 % des émissions globales de leur transport

Scénario 2030 : relèvement à - 39% de l'objectif SNBC est possible pour le transport routier (poids lourds)

	Variation annuelle GES	Evolution cumulée GES	Valeurs cibles 2030
Décarbonation du parc	-1,70%	-19,80%	20% PL zéro émission (parc roulant) et 3% de biocarburants avancés
Efficacité énergétique	-1%	-11,50%	29,9 l/100 km (PL diesel)
Charge moyenne	-0,80%	-9,10%	9,32t
Report modal	-0,40%	-4,70%	4,3 Gtkm IAA reportés vers le fer et 0,6 Gtkm IAA reportés vers le fleuve
Croissance des volumes	0,50%	5,60%	105,6 Gtkm IAA (tous modes)
Total	-3,40%	-39,50%	

Les opportunités de la multi-modalité pour davantage de résilience

- Compétitivité du fer et de la voie d'eau pour les transports massifiés concernant certaines filières

- Aménagement et choix modal intrinsèquement liés

- Les nouvelles technologies au service du (re)développement des modes massifiés

- Le dernier km et les circuits de proximité

La multi-modalité est une des conditions de la résilience de l'approvisionnement alimentaire

- Pour faire face à des défaillances conjoncturelles (ex. fer/route pendant la pandémie)

- Pour répondre à des évolutions structurelles (baisse effectifs et amélioration conditions de travail chauffeurs routiers, développement des zones à faible émission)

- Pour répondre à des caractéristiques sectorielles

… mais uniquement pour les produits massifiés

Merci pour votre attention !

https://agriculture.gouv.fr/les-flux-logistiques-agroalimentaires-lavenir-des-modes-massifies