

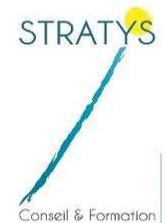


ORTB

Prospective territoriale de la logistique-transport en Bretagne 2040

Atelier territorial n°1 : 23/10/2019

Enjeu A : Logistique d'une économie bas carbone
et circulaire ?





Atelier A : Logistique d'une économie bas carbone et circulaire ?

Intérêt prospectif :

La transition amorcée officiellement depuis 25 ans (accord de Kyoto) vers une économie décarbonée et circulaire afin d'atténuer les causes et les effets du changement climatique planétaire est régulièrement réaffirmée par les textes (*Accord de Paris 2015, Stratégie bas carbone UE et France 2018,...*) et par les jeunes générations. Si le secteur des transports de voyageurs et de marchandises a diminué ses rejets de GES par unité (km ou tonne*km), il reste globalement stable depuis 1990.

Face à un nouveau modèle économique bas carbone et circulaire, comment revoir les sources et les flux de matières et d'énergie, donc de repenser la logistique associée. Que peut-il se passer en général ? et en Bretagne plus spécifiquement ?



Atelier A : Logistique d'une économie bas carbone et circulaire ?

- Vidéos de lancement (« 2040, c'est déjà aujourd'hui ? ») :
 - Politique RSE du Groupe La Poste (avril 2019) : <https://youtu.be/JpXZgTLM7lo>



Atelier A : Logistique d'une économie bas carbone et circulaire

- 1ères questions prospectives soulevées :

- Quelles sont les filières agricoles, industrielles ou de la construction-travaux publics de Bretagne pour lesquelles une transition vers une économie circulaire et de la proximité (relative) serait le plus envisageable à moyen et long terme ?
- Au-delà des changements technico-économiques possibles en matière de performance et motorisation des véhicules « bas carbone » (atelier B), quels seraient les leviers d'une réduction collective des GES de la Supply Chain des entreprises (fournisseurs, transporteurs, clients) ?
- Quels effets des politiques de Responsabilité Sociale des Entreprises vers la neutralité carbone nationale (demandes des clients finaux, entreprises et offres des prestataires) ? Les transports peuvent-ils s'intégrer dans un système de compensation carbone trans-sectorielle ?
- Peut-on imaginer une obligation d'optimisation des taux de remplissage des camions (équivalent du covoiturage et de l'auto-partage) grâce à des objectifs de C.E.C (« Certificat d'Economie Carbone ») impliquant les clients/transporteurs/fournisseurs ?

Economie circulaire

- Principes, incitations voire obligations réglementaires d'une gestion des cycles de vie des produits ou « économie circulaire » (loi TEPCV - 2015) jusqu'à obligation de ré-usage de matériaux et produits reconditionnés ⇒ incidences volumiques sur l'activité d'extraction de matériaux « neufs » des carrières et de mise en décharge ISDI ?

La Région Bretagne a repris les principes donnés par la loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte et a précisé certains des 18 objectifs :

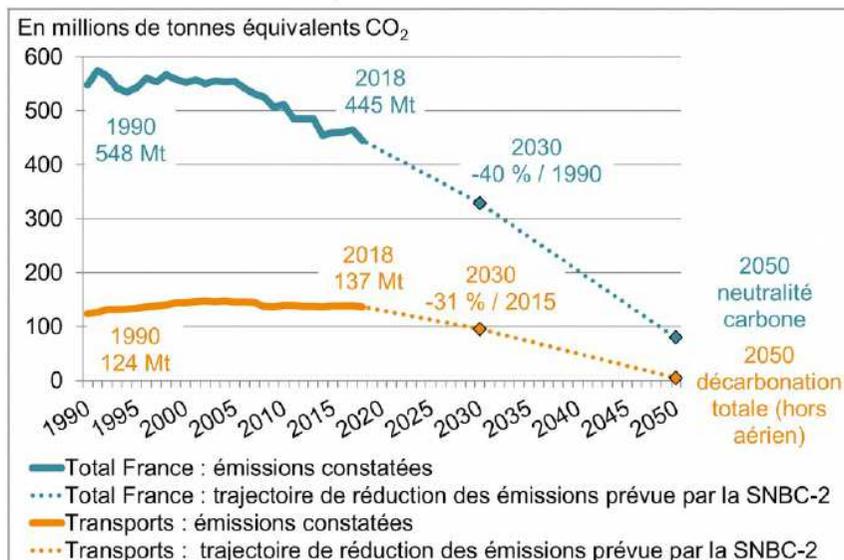
		Objectifs LTECV	Objectifs PRGPD Bretagne
Déchets organiques	Tri à la source des biodéchets	Généralisation pour tous les producteurs en 2023 (Paquet Economie circulaire UE)	Mise à disposition de moyens de tri à la source (collecte séparée et/ou compostage individuel ou partagé) pour tous les bretons Réduction de la fraction fermentescible dans les OMr à 20% en 2025, à 15 % en 2030
Déchets du BTP	Stabilisation des gisements	Stabilisation en 2020 par rapport à 2014	Respect de l'objectif national
	Responsabilité du distributeur de matériaux	Obligation d'organiser la reprise des déchets issus de l'utilisation des matériaux qu'ils commercialisent	Respect de l'objectif national
	Réemploi, recyclage ou valorisation matière dans la commande publique	Obligation de réemploi, de réutilisation ou du recyclage des déchets pour 60% en masse des matériaux utilisés sur un an de chantier	Respect de l'objectif national
	Valorisation sous forme de matière des déchets du BTP	Valorisation matière d'au moins 70% des déchets non dangereux de construction et de démolition d'ici 2020	Respect de l'objectif national

Evolution des émissions des transports et « neutralité carbone » de la France 2050

(source : Comptes nationaux des transports 2018 - CGDD)

Figure D3.1-1 **Évolution des émissions de GES de 1990 à 2018 et trajectoires de réduction envisagées par le projet de Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC-2)**

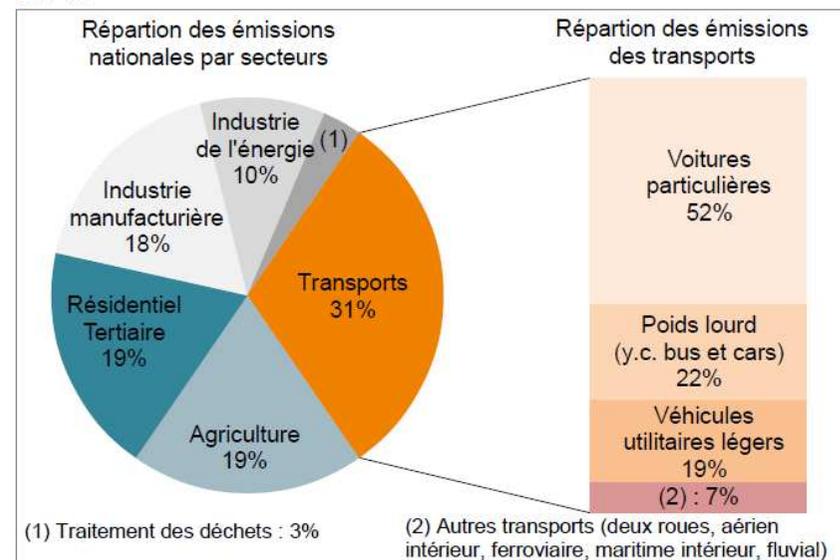
En millions de tonnes équivalents CO₂



Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).
Sources : Citepa, rapport Secten 2019 ; MTES (SNBC-2)

Figure D3.1-2 **Répartition des émissions de GES en 2018**

En %



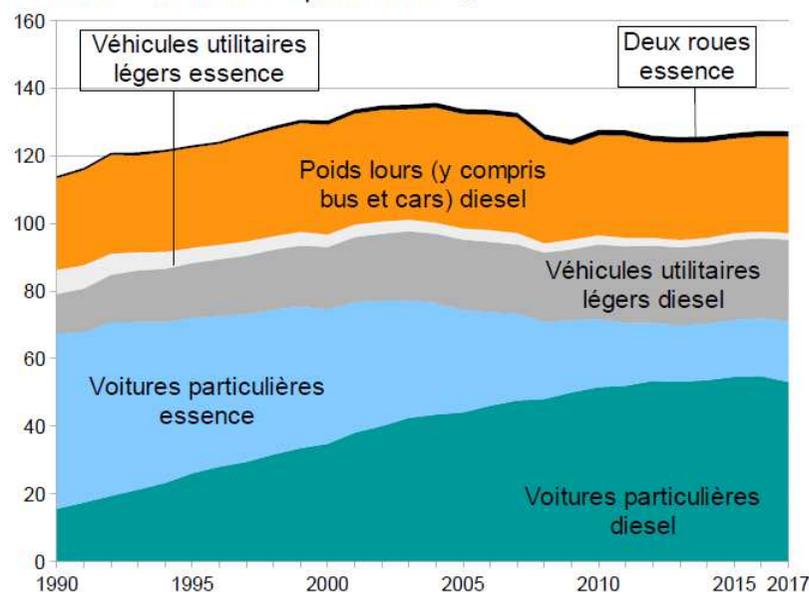
Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).
Source : Citepa, rapport Secten 2019

Evolution des émissions des transports et « neutralité carbone » de la France 2050

(source : Comptes nationaux des transports 2018 - CGDD)

Figure D3.1-5 **GES des transports routiers selon le véhicule et la motorisation**

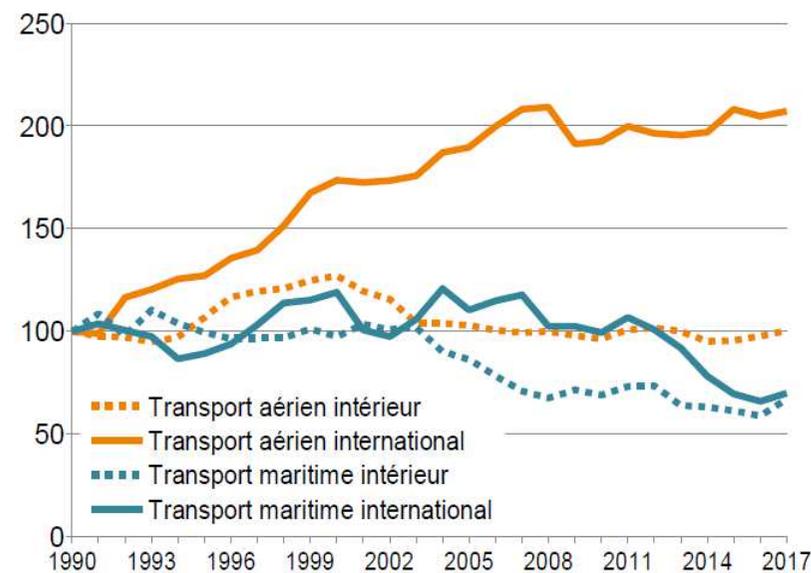
En millions de tonnes équivalent CO₂



Champ : France métropolitaine.
Source : Citepa, rapport Secten 2018

Figure D3.1-6 **Émissions de GES par mode**

En indice base 100 en 1990



Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).
Source : Citepa, rapport Secten 2018

Evolution des émissions des transports et « neutralité carbone » de la France 2050

(source : Comptes nationaux des transports 2018 - CGDD)

Figure D3.1-3 **Émissions de GES par secteurs (France métropolitaine et outre-mer)**

Niveau en millions de tonnes équivalent CO₂, évolutions en %

	Niveaux			Évolution
	1990	2017	2018	1990/2018
Transports	124,4	139,0	136,8	10,0
Routier	116,3	131,2	128,9	10,8
Autres modes	8,1	7,8	7,9	-1,8
Ferroviaire	1,1	0,4	0,4	-59,5
Fluvial français	0,8	1,2	1,2	52,2
Maritime français	1,7	1,2	1,2	-32,5
Aérien français	4,5	5,0	5,1	14,2
Transports				
Dont émissions de HFCs	0,0	3,3	3,3	-
Autres secteurs	423,7	325,6	308,5	-27,2
Résidentiel tertiaire	92,7	89,8	83,7	-9,8
Industrie manufacturière	144,4	80,9	78,6	-45,5
Industrie de l'énergie	78,1	54,2	46,0	-41,1
Agriculture	93,1	86,0	85,9	-7,8
Déchets	15,3	14,6	14,3	-6,7
Total hors UTCF	548	465	445	-18,8
UTCF	-22,2	-31,9	-31,9	44,1

(source : Comptes nationaux des transports 2018 - CGDD)

Hors bilan	Niveaux			Évolution
	1990	2016	2017	1990/2017
Maritime international	7,9	5,2	5,6	-30,1
Aérien international	8,4	17,2	17,4	107,3

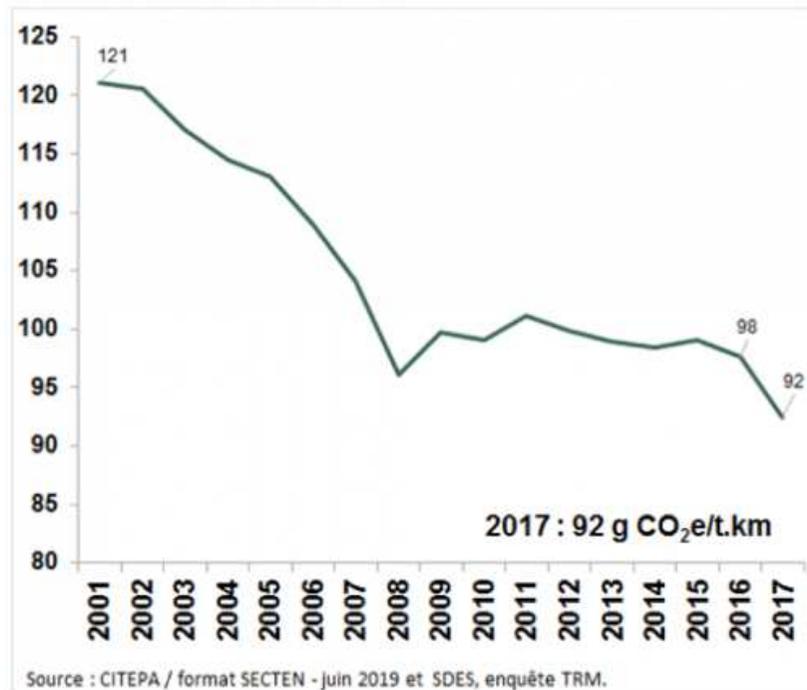
Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).

UTCF : utilisation des terres, leurs changements et la forêt

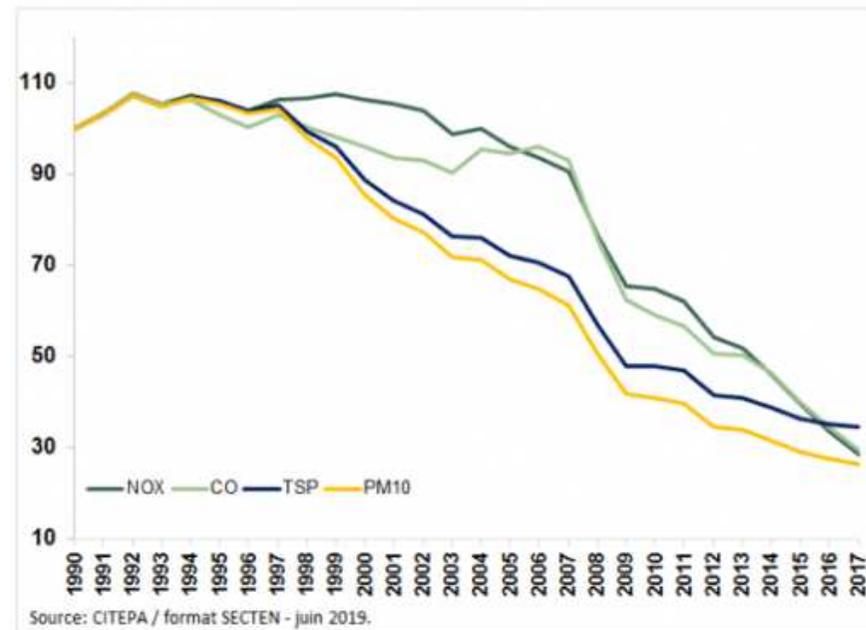
Source : Citepa, rapport Secten 2019

Evolution des émissions du secteur TRM (source : Livre Vert du transport routier - FNTR)

Réductions des émissions de CO₂e générées par le transport routier de marchandises (g/t.km*)



Réductions des émissions des polluants générées par le transport routier de marchandises (Indice base 100=1990)



Nouvelles normes européennes pour les constructeurs : Directive Juin 2019

Evolution des émissions du secteur TRM

(source : Livre Vert du transport routier - FNTR)

- *Véhicules x Carburants x Conducteurs x Organisation des flux*

METTRE EN OEUVRE AU MOINS 1 ACTION SUR CHACUN DES AXES DE PROGRES

<h3>1. VÉHICULES</h3> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Moderniser la flotte. <input checked="" type="checkbox"/> Choisir des équipements, accessoires, pneumatiques économes en carburant. 	<h3>2. CARBURANT</h3> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Utiliser des carburant alternatifs. <input checked="" type="checkbox"/> Améliorer le suivi des consommations et des données d'activité.
<h3>3. CONDUCTEURS</h3> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Former à l'eco-conduite. <input checked="" type="checkbox"/> Mettre en place un système de management de la performance éco-conduite. 	<h3>4. ORGANISATION DES TRANSPORTS</h3> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Repenser l'organisation des flux de transport. <input checked="" type="checkbox"/> Optimiser le remplissage des camions.

