

Compte-rendu de l'atelier « Fret »

24 novembre 2022

Dans le cadre de notre trajectoire de réduction des gaz à effet de serre, le second atelier thématique, sur la réduction de l'impact du fret et plus particulièrement le transport aval, s'est tenu jeudi 24 novembre au CITVB à Beaune. Il fait partie d'une série d'ateliers thématiques qui vont se poursuivre sur l'hiver, avec pour objectif de co-construire un plan d'actions adapté à notre vignoble. Plus d'une quinzaine de professionnels, ainsi que des intervenants d'Hillebrand et du pôle marché du BIVB ont participé. Cet après-midi fut riche d'échanges et de réflexions. Alternant ateliers de réflexion et interventions des différents acteurs, cet atelier a permis aux participants de mieux cerner le sujet et ses enjeux, de mettre en avant les freins à la mise en œuvre des leviers de réductions tels que : l'optimisation logistique et les moyens de transport, mais aussi de réfléchir tous ensemble aux solutions que nous pourrions envisager.



Ce document est une synthèse condensée des échanges et des retours réalisés par les participants au travers de l'atelier.

Il met en avant les freins qui peuvent être rencontrés par la profession et des solutions sur lesquelles réfléchir pour faciliter la mise en œuvre des différents leviers d'action.



BOURGOGNE

Bureau Interprofessionnel des Vins de Bourgogne

Introduction

Sur le bilan carbone de la filière des vins de Bourgogne, le fret représente 13 % des émissions de CO₂. Cela englobe le transport amont, interne (raisin et moût) et l'aval. 10 % du bilan carbone total est lié au fret vers les clients en France et à l'étranger. C'est pour cette raison que l'atelier s'est tourné vers le transport du vin aux clients et les différents leviers possibles dans l'objectif de réduire son empreinte (cf présentation en annexe pour plus d'informations).

Tour de table de présentation par photolangage

Lors de vos présentations, nous avons souhaité avoir votre état d'esprit sur l'atelier en utilisant des images. Le choix, parmi les photos présentées, s'est fait en réponse à la question suivante « Quelle image représente votre état d'esprit en participant à cet atelier ? ».

Au travers de vos présentations des termes et expressions sont ressortis.

Certains avis semblent se recouper avec l'importance de définir un objectif qui sera atteint de manière collective et répondant à la technicité du poste. Certains points intéressants ont été émis sur le besoin d'impliquer les transporteurs et l'augmentation des Vins de Bourgogne sur le marché international.

Une première discussion sur les leviers d'action identifiés sur cette thématique

Les échanges se sont tournés vers les moyens de transports, l'innovation pour proposer des alternatives et la contrainte des ressources.

Aujourd'hui les alternatives au pétrole existent très peu, les ressources diminuent et l'électrique n'est pas techniquement possible pour les camions à ce jour. Les nouvelles recherches proposent l'usage d'hydrogène pour les camions cependant il risque de se développer une forte concurrence pour la ressource dans l'ensemble des secteurs (ex : verriers avec four à hydrogène).

Dans les transports, la partie la plus émettrice d'un trajet est représentée par les derniers km jusqu'au client. M. Desbois de Hillebrand met en avant les options du multimodal jusqu'au ports du Havre ou de Fos par exemple. Les transports sont souvent choisis par les clients et cela permet un confort important, de plus les incoterms sont une complexité administrative.

Echanges sur les freins

Les leviers présentés ont permis de réfléchir en commun sur des freins terrains. Des groupes ont été formés pour échanger et noter les freins que vous rencontrez ou que vous risquez de rencontrer. Les leviers sont les suivants :

- Levier 1 : Favoriser les affréteurs ayant remplacés les carburants fossiles (essence, GNR, kérozène) par des carburants décarbonés (hydrogène, électrique, agrocarburants, maritime à voile...)



BOURGOGNE

Bureau Interprofessionnel des Vins de Bourgogne

- Levier 2 : utiliser le transport aérien uniquement lorsqu'aucune alternative n'est possible (acceptation de délais plus importants)
- Levier 3 : Lorsque cela est possible, favoriser le transport en train ou en bateau (fluvial) plutôt qu'en camions
- Levier 4 : Optimisation de la logistique :
 - Augmenter le taux de chargement des camions (mutualisation du fret, commande groupée...)
 - Réduire la quantité d'emballages (bouteilles plus légères, pas de caisses en bois...)
 - Réduire les distances de transport en favorisant les acteurs locaux
 - Eviter que les camions roulent à vide

Les différents post-it proposés par table (cf ci-dessous) montrent la pluralité des freins lors de la discussion sur le transport du vin. Ces freins ont été déterminés en groupe et couchés sur le papier mais beaucoup d'autres ont été pointés du doigt lors des divers échanges. Ces derniers sont majoritairement liés au levier « optimisation logistique ».

Parmi eux, les individualités et le business modèle des entreprises sont des points bloquants dans l'élaboration d'objectifs communs tels que la mutualisation. Dans d'autres cas, des raisons plus techniques sont énoncées telles que les différences entre les dates de mise en bouteilles et d'expédition des multiples domaines, ainsi que le prix élevé des surfaces de stockage. Sur la réduction des quantités d'emballage, les palettes bois représentent un frein inhérent au poids des marchandises pour les transporteurs. Lors des multiples échanges, certains mettent en avant que l'augmentation de l'export va devenir un frein à la réduction des émissions de CO2 de la filière.

Levier 1	Levier 2	Levier 3	Levier 4
<ul style="list-style-type: none">- Peu de solutions → pas de camions avec des carburants alternatifs	<ul style="list-style-type: none">- Contrainte de temps pour les ventes primeurs	<ul style="list-style-type: none">- Problème baisse des eaux en fluviale- Bateaux à moteurs → pollution faune	<ul style="list-style-type: none">- Différences dans les méthodes de travail entre chaque société- Besoin de ségmenter = approche différentes entre France et export entre CHR et GD- Délais
<ul style="list-style-type: none">- Lobby transport routier- Lobby des pétroliers- Attention coût de la solution décarbonée (concurrence)- Peu de solutions possibles		<ul style="list-style-type: none">- Peu de solutions existantes et optimisées, canal rhin-rhône en « Stand by »- Faible kilométrage des canaux de classe 5 (faible vitesse)- Absence de volonté publique sur le ferroviaire (obligation de feroutage)- Abandon de la plateforme ferroviaire de Gevrey	<ul style="list-style-type: none">- Pas de leader (de la filière) identifié actuelle pour massifier les enlèvements
<ul style="list-style-type: none">- Le client est donneur d'ordre avec trop de pouvoirs Incoterm utilisés	<ul style="list-style-type: none">- Investissement à la recherche de solutions pérennes (politique)	<ul style="list-style-type: none">- Clientèle mal/trop habituée au XXème siècle	<ul style="list-style-type: none">- Dispersion des intervenants (quantité de domaines)- Délais trop courts- Cadence trop élevée- Manque d'optimisation au niveau logistique (coté producteur et transporteurs)



BOURGOGNE

Bureau Interprofessionnel des Vins de Bourgogne

Dernier exercice de partage de solutions possibles pour répondre aux multiples freins

Après présentation de tous les freins regroupés au tableau, vous avez échangé sur les solutions. Ces solutions sont à approfondir et construire individuellement de façon interne à chaque entreprise, mais elles peuvent aussi être réalisées de manières collectives avec différents soutiens. Ils peuvent être techniques, logistiques ou financiers.

L'une des solutions collectives pourrait être d'exiger une norme sur la modernité des camions. Il peut également être choisi collectivement de reprendre le contrôle pour le transport des marchandises en France et jusqu'aux ports dans le cas de l'export.

Sensibiliser les clients sur le délai possible pour l'envoi des vins dans le cadre de la réduction des gaz à effet de serre est une démarche que vous proposez, et qui peut être faite de manière interne lors des commandes et collective avec l'interprofession.

Vous avez imaginé des solutions un peu plus techniques pour le transport en France. Par exemple :

- L'envoi de petits volumes (jusqu'à 200 bouteilles) dans des points relais (conditions de stockage adaptées pour le vin) utilisant des transporteurs sur RDV fonctionnant en camions électrique (3,5T).
- Créer des plateformes de stockage intermédiaires, proches des lieux de forte distribution (Île-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur).
- Réaliser un cahier des charges pour le choix des transporteurs/fournisseurs avec des obligations de transport vert.

Vous avez partagé vos expériences et connaissances sur des options possibles pour optimiser la logistique dans un premier temps en individuel. Certains cartons de plus petite taille permettent d'optimiser le nombre de bouteilles par palette. A propos de la gestion des palettes, il est possible de les louer avec des organismes qui les redistribuent aux adhérents les plus proches des points de collecte.

Conclusion

Le sujet du fret est un poste important de notre empreinte, qui suscite beaucoup d'interrogations. L'atelier a permis de creuser le sujet, d'aborder les blocages et pistes d'amélioration envisageables. Cet atelier est une première marche mais il reste nécessaire d'approfondir le sujet par typologie de marché (France/export – GD/CHR par exemple), de façon collective et en interaction avec les acteurs concernés afin de construire un plan d'actions correspondant aux attentes et besoins de l'ensemble des parties prenantes.



BOURGOGNE

Bureau Interprofessionnel des Vins de Bourgogne

Liste des participants à l'atelier :

Merci à l'ensemble des professionnels et intervenants présents à cet atelier :

Anne-Sophie Dutilleul, Aurélie Joly, Elsa Matrot, Emmanuel Dumont, Florence Terrier, Francine Picard, Françoise Nicvert, Jean Dufouleur, Jean-Adrien Charton, Jonathan Lima, Léa Nouvelet, Marie Line Clovet, Stéphane Imberdis, Pierre Gernelle, Victor Mignardot, Vincent Bottreau, Clément Desbois, Karine Pauchard, Philippe Longepierre, Jean-Dominique Reffait, Mehdi Besbes.

Contacts :

Lucie GUILLOTIN

lucie.guillotin@bivb.com

06 32 35 24 86

Juliette SARRAZIN

Juliette.sarrazin@bivb.com

07 85 76 66 61