

François Meyer, directeur logistique d'Eqiom : "Quitte à mesurer la fièvre, autant la faire chuter"

Le groupe de matériaux de construction EQIOM a décidé de rejoindre l'initiative Fret 21 pilotée par l'Ademe et l'AUTF, qui prône la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport de marchandises. François Meyer, directeur logistique d'Eqiom Ciment/Granulats, explique les motivations et les ambitions de l'entreprise.

Actu-Transport-Logistique.fr (ATL) : Pourquoi Eqiom a-t-il décidé d'adhérer à la démarche Fret 21 ?

François Meyer : En tant que **fabricant de matériaux de construction**, on s'est intéressé très tôt à l'empreinte carbone de nos produits, mais aussi de nos transports. Après l'avoir mesurée dans un premier temps de façon un peu empirique, nous avons commencé à utiliser les services de la plateforme TK Blue fin 2016. Et quitte à mesurer la fièvre, on s'est dit qu'il était encore plus intéressant de la faire chuter ! D'où l'idée de s'inscrire dans la démarche Fret 21, qui va nous permettre d'aller encore plus loin dans la réduction de notre empreinte carbone.

ATL : Sur quel périmètre porte votre démarche ?

FM : Le groupe Eqiom comprend trois branches : "ciment", "granulats, sables et graviers" et "bétons prêts à l'emploi". Sur ce dernier segment, nous opérons principalement de la distribution courte distance pour laquelle les technologies "vertes" sont encore très peu répandues. Les camions toupies au gaz ou à l'électrique en sont à leurs débuts. Nous avons donc décidé de concentrer nos efforts sur les deux autres branches, où le potentiel d'optimisation logistique est nettement plus important.

ATL : Le groupe Eqiom est déjà un utilisateur important du ferroviaire et, dans une moindre mesure, du fluvial. Est-il possible d'aller plus loin dans ce domaine pour contribuer à atteindre les 6 % de réduction des émissions de CO2 que vous ambitionnez d'ici 2020 ?

FM : Nous utilisons effectivement déjà massivement le ferroviaire, puisque l'approvisionnement de l'Île-de-France, sur **l'activité ciment, se fait aujourd'hui à 83 % par le rail**. Mais nous espérons atteindre un taux de 90 %, ce qui suppose cependant **une amélioration des taux de service des entreprises ferroviaires**. Et sur ce point, 2017 n'a pas été une bonne année. Sur certains axes, cependant, nous avons pu fiabiliser nos flux en réorganisant notre logistique ferroviaire. Depuis le mois de septembre, sur l'axe Est, nous avons ainsi abandonné nos deux trains lourds hebdomadaires au profit de 3 à 4 trains de transport combiné, que nous partageons avec un céréalier et un chimiste. On constate un net progrès en termes de robustesse, et nous avons **diminué le nombre de camions de 40 %**. En matière de report modal, nous allons aussi expérimenter le fleuve ou le rail avec des équipements de types conteneurs pulvérulents pour limiter les mouvements de camions intersites.

ATL : Dans le cadre de notre démarche Fret 21, vous insistez également sur votre volonté de travailler avec les transporteurs pour améliorer l'efficacité environnementale du transport routier. Quelles sont les pistes les plus prometteuses ?

FM : Depuis 2016, nous avons déjà commencé à travailler sur les retours à vide, en lançant un appel d'offre sur la distribution en sacs. Nous avons incité nos transporteurs à aller chercher du fret retour et l'on constate des résultats sur certains axes. C'est une mécanique assez complexe à mettre en place, car il ne faut évidemment pas sacrifier la qualité de service. D'autre part, **nous misons sur les carburants "verts"**. Nous espérons démarrer cette année nos premiers camions bennes ou citernes. GNC, GNL, éthanol : nous n'avons pas d'approche dogmatique, nous privilégions une logique de proximité via **des partenariats avec de gros transporteurs régionaux**. On est prêts à les accompagner dans leurs investissements en nous inscrivant dans la durée.

ATL : Quelles sont les régions concernées ?

FM : Nous sommes pragmatiques : on démarre là où l'on rencontre des transporteurs intéressés par la démarche. Actuellement, nous avons des contacts dans l'Est et dans les Hauts-de-France pour démarrer des projets pilotes, sachant que l'on doit aussi **jongler avec la problématique du manque de stations-service**. Au-delà de ces expérimentations qui sont loin de pouvoir répondre à nos besoins au quotidien, nous faisons aussi en sorte d'avoir recours en priorité à des transporteurs qui s'inscrivent dans un cercle vertueux, en étant **labellisés Objectif CO2**, en favorisant **l'écoconduite** et en utilisant **une flotte Euro 6** par exemple.

ATL : Comment vos prestataires accueillent-ils votre démarche ?

FM : Disons que l'on oscille de l'engouement à l'indifférence bienveillante. Certains expriment une crainte de nous voir "tous basculer sur le rail". Mais qu'ils se rassurent, ce n'est pas demain la veille. On n'a jamais fait autant de camions qu'en 2017, d'où l'importance de travailler sur le sujet !