

IV. Évaluation des flux journaliers des véhicules de livraison générés par le projet

1. Estimation du nombre de camions de livraison qui fréquentera le site

Le site accueille aujourd'hui une trentaine de poids lourds et une cinquantaine de petits porteurs par semaine à destination de l'hypermarché CARREFOUR.

Pour l'ensemble de la galerie marchande, il est actuellement recensé 30 petits porteurs environ par jour.

Compte tenu de l'aspect restructuration du projet, on estime une trentaine de petits porteurs supplémentaires par semaine en solde net pour la galerie marchande. Les livraisons seront effectuées le matin jusqu'à 10h00.

Une trentaine de petits porteurs supplémentaires par semaine pour la galerie marchande.

2. Accès au projet pour les véhicules de livraison et mesures de sécurisation

Concernant l'accès des poids lourds de livraison de l'hypermarché CARREFOUR, il est actuellement réalisé depuis la rue Charles Toutain et ne sera pas modifié par le projet.

Les camions accèdent à la cour de livraisons qui s'étend sur la zone à l'arrière de l'hypermarché. Cette zone est clôturée et opaque vis-à-vis de la voirie grâce à la présence d'une végétation dense. Elle sert également pour le stockage des déchets de l'hypermarché.

L'accès au projet par les petits porteurs se fera par l'ensemble des entrées rue Charles Toutain, rue André Château et l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny. Certains se rendront à la cour de livraisons, zone à l'arrière de l'hypermarché, et d'autres se rendront directement à proximité des boutiques et moyennes surfaces.

Ces flux logistiques seront le plus possible distincts des flux de véhicules légers, permettant d'assurer au mieux la sécurité des déplacements au sein du site.

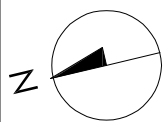
Par ailleurs, les points de croisement entre les piétons et les véhicules légers seront sécurisés grâce à un ralentisseur associé au marquage au sol et à la mise en place d'une signalétique appropriée indiquant la présence éventuelle de piétons.

Les voiries et la cour logistique sont traitées en enrobé bitumineux noir et délimitées par des bordures hautes béton ou borne anti-bélier.

Les couches de forme et les structures de voiries proposées sont adaptées au trafic routier qui y circule (voirie lourde/voirie légère). Une couche de forme en matériaux d'apport est mise en place sous les structures de voiries.

EST JOINT EN PAGE SUIVANTE :

➤ **LE PLAN DES CIRCULATIONS LOGISTIQUE**



- Entrées ou sorties site
- Circulation flux sortant livraison
- Circulation livraison PL
- Circulation petit porteur
- Zone de livraison



3. Modalités d'approvisionnement préservant l'environnement

Les futurs preneurs des cellules commerciales n'étant pas connus à ce stade, il n'est fait référence ici qu'à la politique du Groupe CARREFOUR pour l'optimisation environnementale de sa chaîne d'approvisionnement.

Minimiser les impacts environnementaux de la chaîne logistique est un axe sur lequel travaille depuis des années le groupe CARREFOUR pour améliorer l'efficacité de son activité de distribution. Inscrit dans un processus d'amélioration continue et durable du transport de marchandises, CARREFOUR a ainsi développé des **actions novatrices** en collaboration avec ses partenaires pour **limiter ses impacts sur l'environnement** et **réduire son empreinte CO₂**.

↳ Réduire et optimiser les kilomètres parcourus

CARREFOUR revoit ou adapte son réseau logistique dès que cela permet d'améliorer son efficacité. À titre d'exemple, pour réduire les kilomètres à vide le Groupe a mis en place une **logistique de retours optimisés** : en France, huit centres régionaux accueillent désormais les retours des emballages et produits culturels des hypermarchés. Cette nouvelle organisation a permis d'économiser 5,6 millions de kilomètres à vide et d'éviter l'émission de 4 800 tonnes de CO₂.

Parallèlement à ces actions, CARREFOUR s'est attaché à optimiser le remplissage des camions, avec comme objectif d'augmenter le nombre de palettes par camion et de colis par palette. En France, 24 camions à poutres (camions à double niveau) permettent de doubler les volumes chargés dans les remorques. En France, le projet "**OptiTransport**", développé par les hypermarchés, a permis de supprimer 25 000 camions sur les routes en 2013, soit 10 300 tonnes de CO₂ évitées.

CARREFOUR en France a fortement développé la démarche du **Prêt-à-Vendre (PAV)**, qui consiste à concevoir l'emballage secondaire pour qu'il joue le rôle de présentoir. Avec le PAV, les emballages sont réduits et plus légers.

Enfin, le Groupe encourage le **backhauling** (retour de tournées) : les camions ayant livré les magasins rechargent des marchandises chez les fournisseurs proches pour approvisionner les entrepôts CARREFOUR. En France, près de 400 000 palettes ont été transportées par ce mode de transport en 2011, soit cinq fois plus qu'en 2010.

Par ailleurs, un **système de gestion du transport** (Transport Management System - TMS) est en cours de déploiement en France afin de réduire de 5% les kilomètres parcourus.

↳ Livraisons des entrepôts et magasins : les solutions multimodales en progression

En matière de transports alternatifs - fluvial, ferroviaire et solutions multimodales combinant rail/route ou barge/route - CARREFOUR a poursuivi ses efforts dans les pays où les infrastructures le permettent. En France, en 2013, plus de 5,8 millions de kilomètres ont ainsi été effectués en multimodal, l'équivalent de 8 300 camions pour une **économie de 4 000 tonnes de CO₂**.

↳ Innover pour une flotte plus respectueuse de l'environnement

La volonté d'**optimiser la flotte**, avec des camions moins polluants et moins bruyants, constitue un levier de progrès et un axe clé de la démarche environnementale de CARREFOUR. Le Groupe privilégie l'utilisation de camions plus propres : en France, 96% des kilomètres sont parcourus par la flotte dédiée qui est aux normes Euro 4 et 5 (contre 93% à fin 2012). Par ailleurs, sa flotte aux normes EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicles), la plus stricte à ce jour, a augmenté en France et compte désormais 94 véhicules contre 19 en 2011.



CARREFOUR a également intensifié sa politique de **réduction des nuisances sonores**, une démarche pour laquelle la Supply Chain France a reçu en décembre 2011 les Décibels d'Or, un prix qui récompense les entreprises faisant preuve de réalisations significatives dans ce domaine.

Concrètement, le Groupe en France a doublé le nombre de camions silencieux depuis 2010 à la norme PIEK (160 à fin 2013), un label garantissant un niveau sonore n'excédant pas 60 décibels, a encouragé les programmes de sensibilisation visant à réduire les comportements bruyants pendant les déchargements et a fait procédé à des

aménagements spécifiques : camions équipés d'un revêtement antibruit et d'un hayon silencieux, adaptation des accès en termes de voirie.

CARREFOUR a aussi participé, dans le cadre du club Demeter, à la promotion d'un **nouveau label "Livraison de nuit respectueuse des Riverains"** avec l'association Certibruit.

Le Groupe a aussi, grâce à un partenariat technologique avec Renault Trucks et le transporteur Stef-TFE, lancé en première mondiale à Lyon, le **plus gros camion électrique du monde** : un Renault Midlum de 16 tonnes 100% électrique. Ce camion a permis la réduction de 89% des émissions de CO₂ et de 70% des coûts d'exploitation (poste Gasoil).

Enfin, nous rappellerons que CARREFOUR :

- a signé en 2012 avec l'ADEME la charte "**Objectif CO₂**" couvrant sa flotte propre et incite ses transporteurs à s'y engager.
- a été récompensé en octobre 2014 pour sa **démarche RES** (Responsabilité Sociétale des Entreprises) de qualité puisque le Groupe arrive en tête du classement réalisé par le magazine Enjeux les Echos qui cherche à mesurer le degré d'engagement des entreprises du CAC 40 dans le domaine de la RSE.