



**Comment prendre le virage  
de la transition bas-carbone  
du transport en maintenant  
performance économique et  
niveau de service ?**

# Bienvenue



WEBINAIRE

Mardi 30 Juin 2020 | 10.00 - 11.00

## Comment prendre le virage de la transition bas-carbone du transport en maintenant performance économique et niveau de service ?



**Stéphane Amant**

Senior Manager

**Carbone 4**

**Clément Ramos**

Manager

**Carbone 4**



**Florence Mazaud**

CSR Manager

**bp2r**

**Laurent Recors**

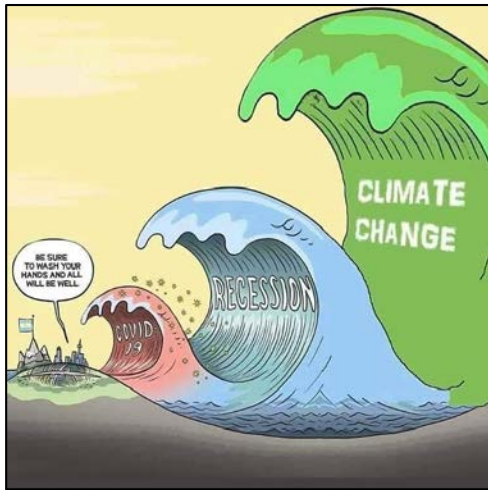
Co-Founder

**Sightness & bp2r**



# Il est urgent d'agir et les entreprises doivent s'engager !

La crise sanitaire nous a mis face au constat qu'un **risque qui paraît irréel peut se concrétiser du jour au lendemain.**



Auteur version originale : Graeme MacKay  
Auteur version modifiée : inconnu

Le sondage mené par bp2r auprès de 130 entreprises sur les perspectives post Covid-19, montre que, malgré les discours, la **RSE est reléguée au second plan.**

Le renforcement de la démarche RSE du transport est selon les répondants **l'enjeu le moins prioritaire.**

06.2020 SONDAGE  
86% des donneurs d'ordres interrogés pensent que la crise n'aura pas d'effet voire risque de reléguer la transition au second plan.



La mise en commun de **compétences complémentaires sur la transition énergétique et la transformation du transport** comme moyen de répondre aux enjeux.



Leader européen du conseil en optimisation du transport de marchandises.



1<sup>er</sup> cabinet spécialisé dans la stratégie bas carbone et l'adaptation au changement climatique.

## Le chargeur

*Je veux décarboner mon activité, en particulier le fret, mais sans surcoût !*

## Le transporteur

*J'ai des solutions décarbonées, mais je vous préviens, elles présentent des coûts moins compétitifs !*



# ENJEUX, RISQUES ET OPPORTUNITÉS POUR LES ENTREPRISES

# ENJEUX, RISQUES ET OPPORTUNITÉS POUR LES ENTREPRISES

---

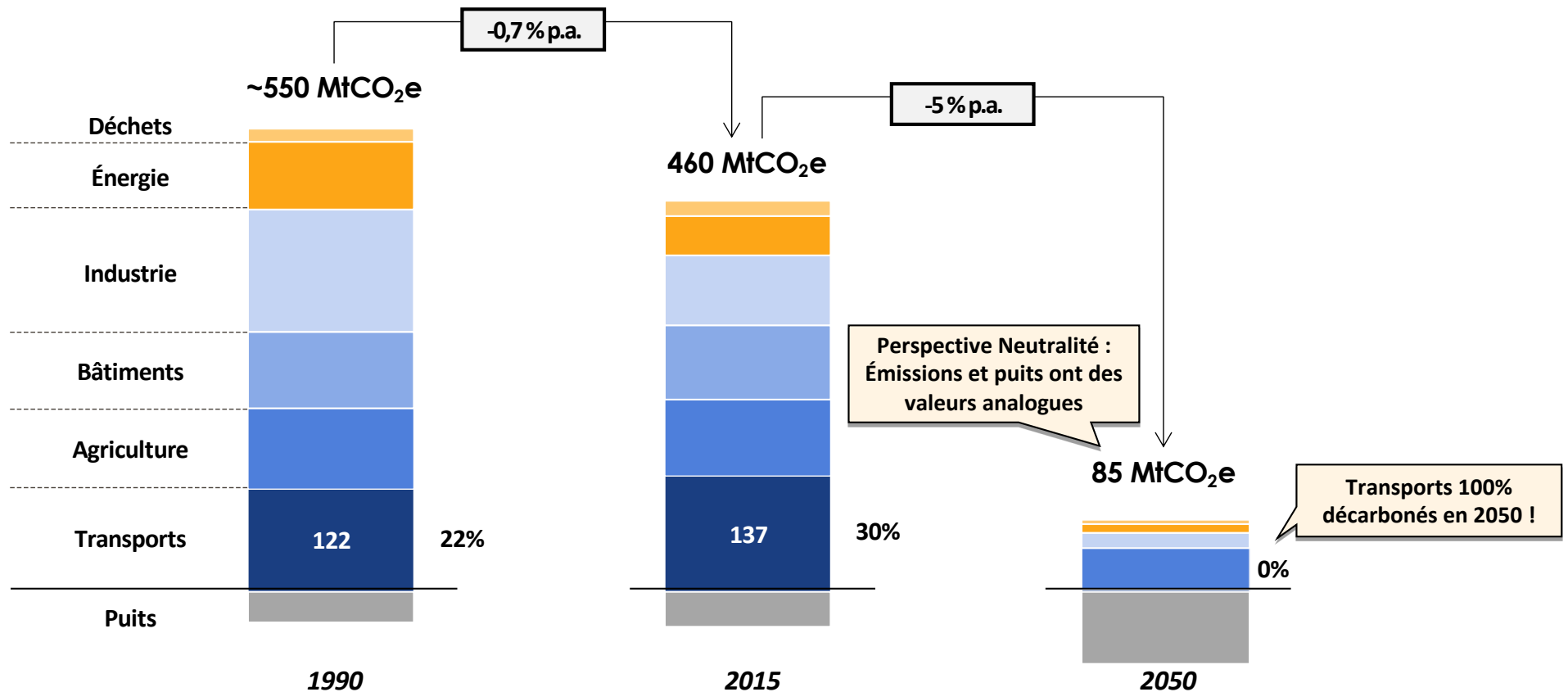
Développement bas carbone : quels objectifs ?

---

Risques et opportunités pour les entreprises, chargeurs et logisticiens

# Seul secteur dont les émissions ont augmenté depuis 1990, le transport doit engager sans plus attendre sa transformation

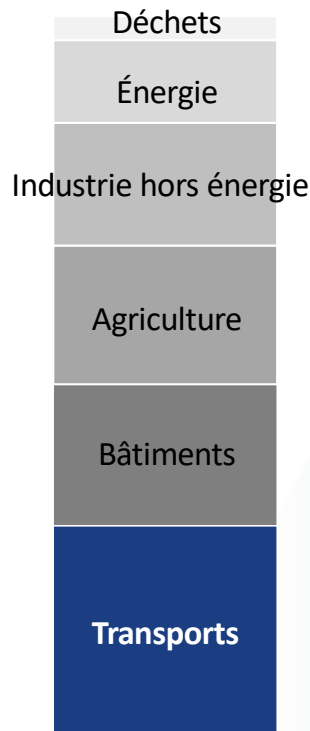
Évolution des émissions et puits en France selon la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) (MtCO<sub>2</sub>e)



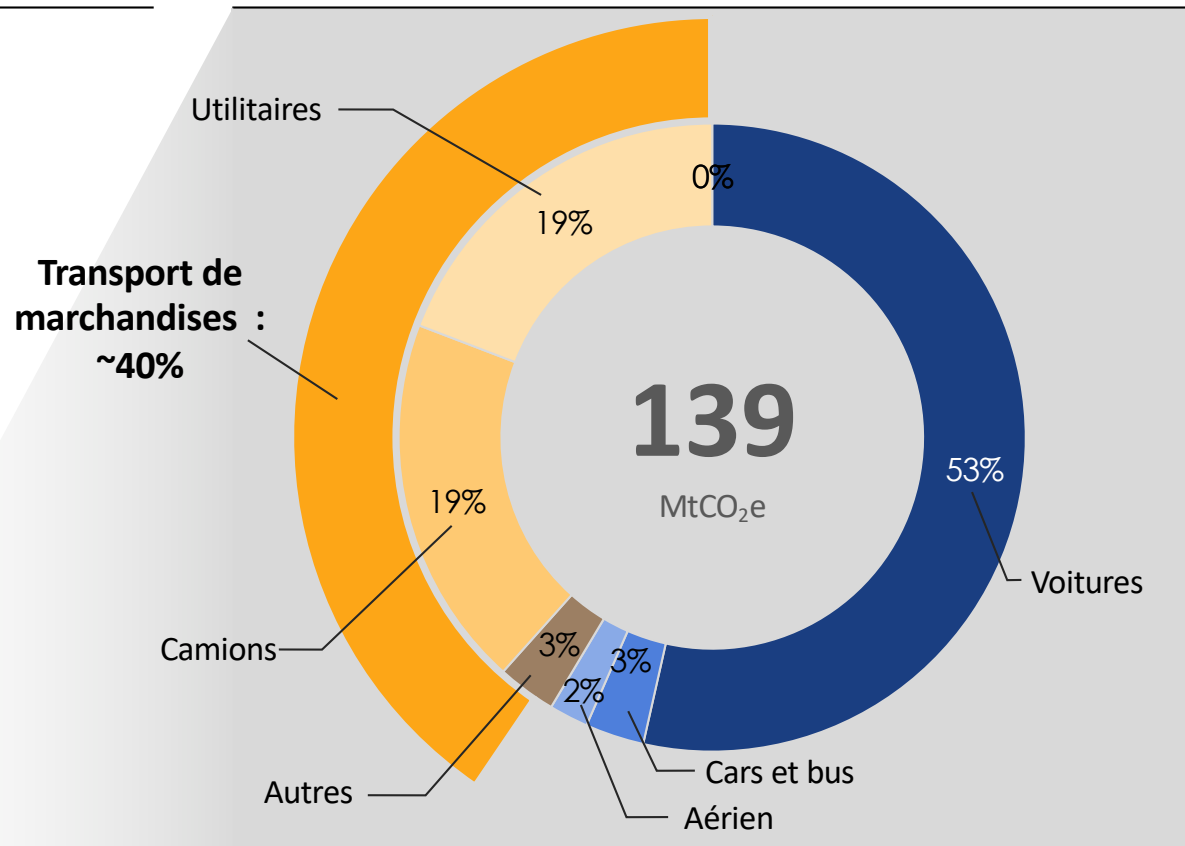
Source : évolution des émissions de la France entre 1990 et 2050 pour atteindre la neutralité carbone, données du Projet de Stratégie Nationale Bas-Carbone, version décembre 2018, analyses et calculs Carbone 4

# La logistique compte pour environ 10% des émissions totales de la France, c'est considérable !

## Répartition des émissions de GES<sup>1</sup> par secteur en France en 2017



## Décomposition des émissions directes des transports par catégories de véhicules



Sources : analyses Carbone 4 d'après chiffres clés du climat MEEM, CITEPA et Comptes des Transports du SOeS.

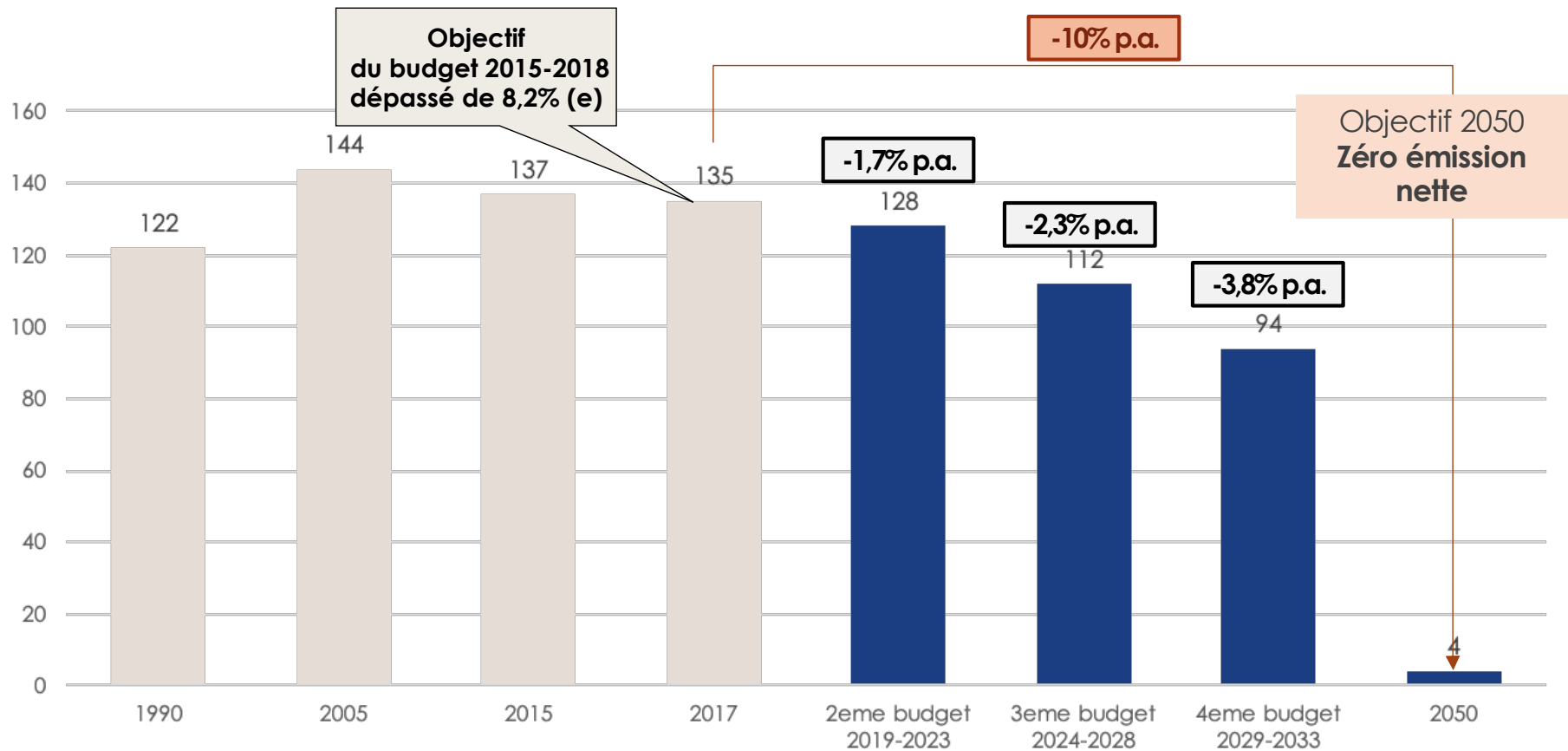
Émissions au périmètre Kyoto, France métropolitaine + DROM appartenant à l'UE, sans les soutes maritimes et aériennes internationales ; répartition des émissions hors utilisation des terres, leurs changements et la forêt (UTCF) ; autres véhicules : deux-roues, véhicules ferroviaires et fluviaux.

Notes : 1 Gaz à effet de serre



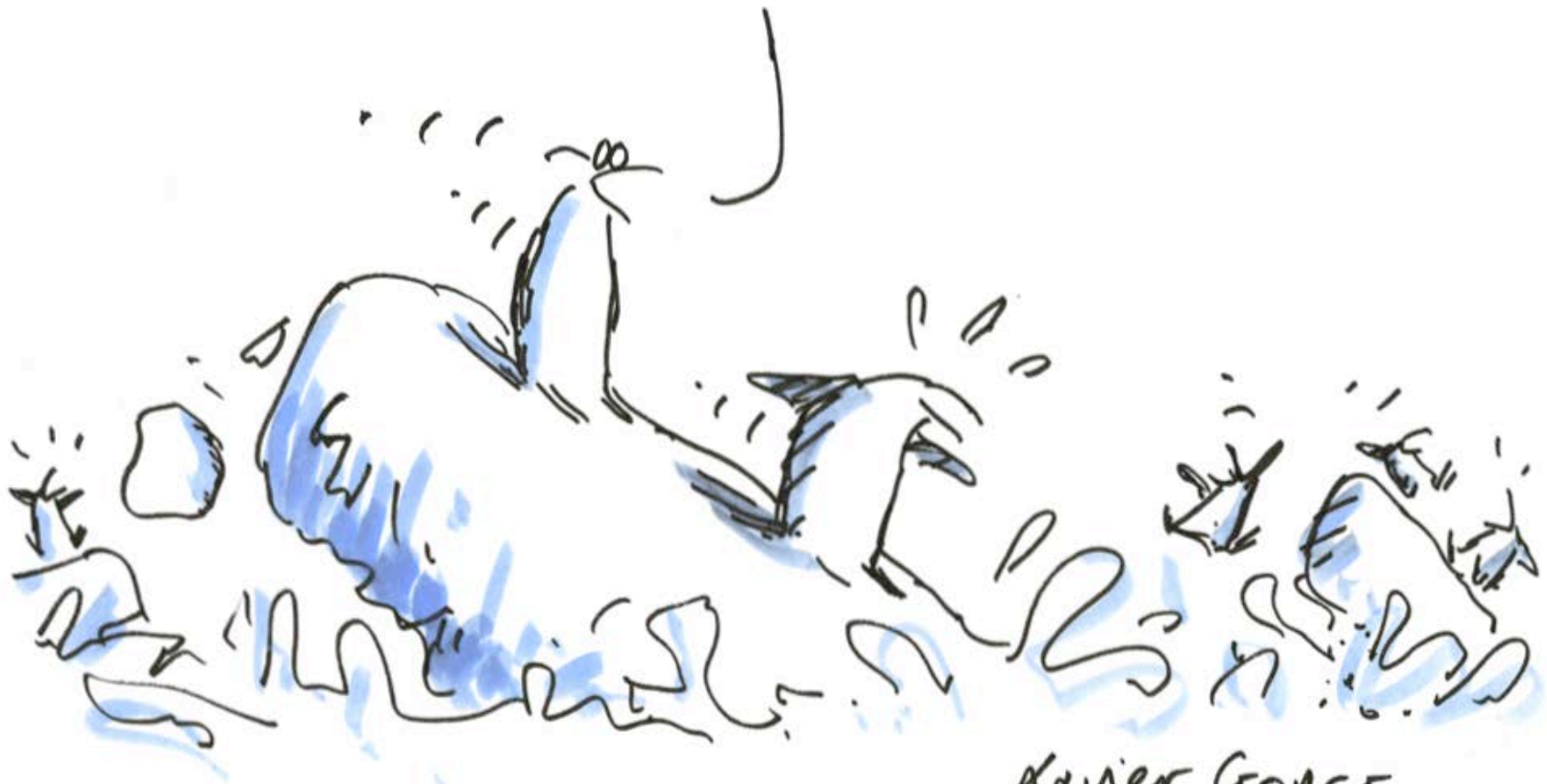
# Le progrès incrémental ne suffira pas, les objectifs publics vont nécessiter des ruptures sur tous les fronts, et pas que technologique

## Émissions directes du transport : évolutions passées et objectifs des pouvoirs publics (MtCO<sub>2</sub>e)



Sources : analyses Carbone 4 d'après SNBC 2 (mars. 2029) et scénario AMS pour l'horizon 2050 cité dans la SNBC

Vous avez des indicateurs chiffrés  
précis pour affirmer qu'on coule ?

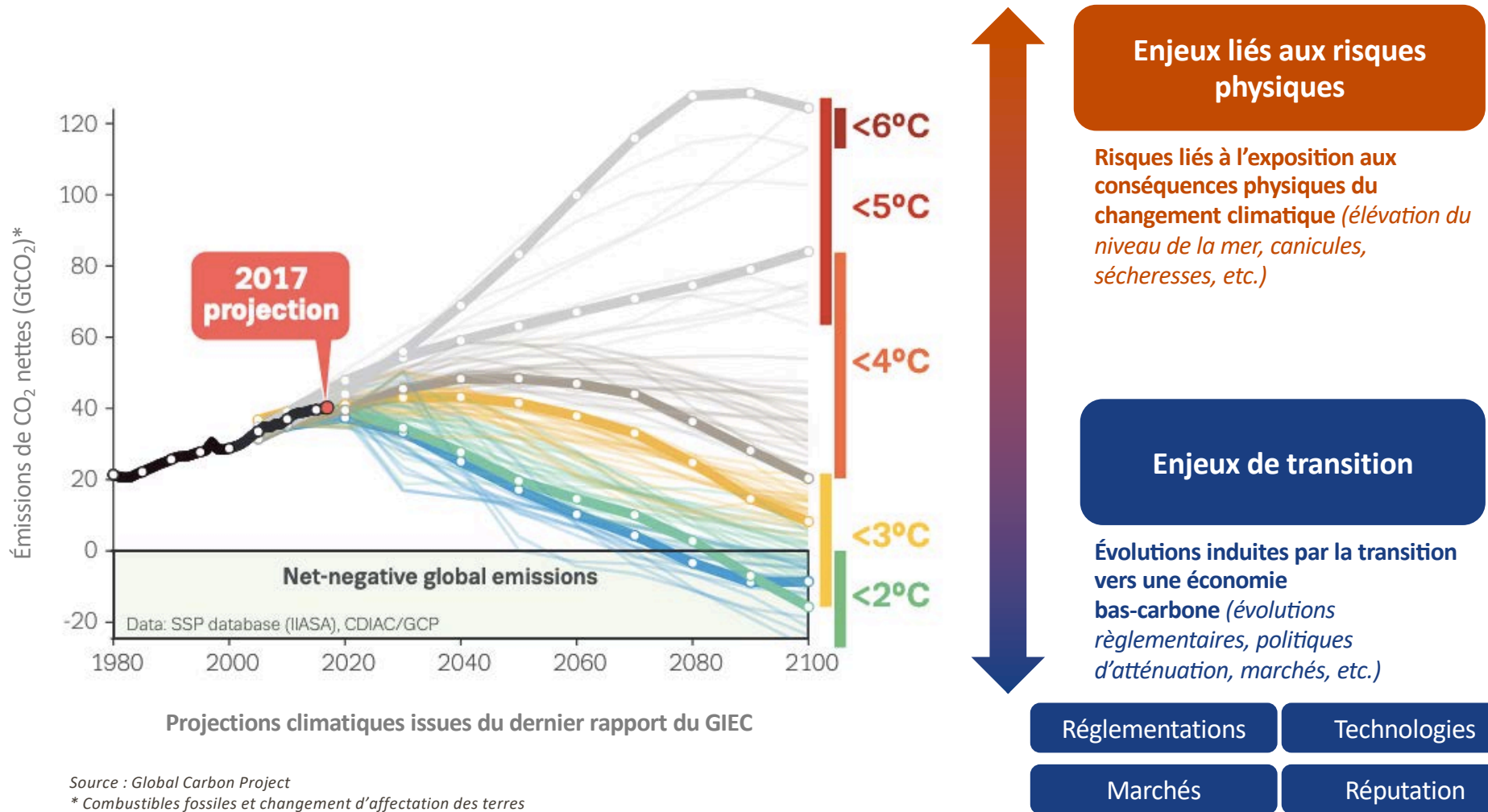


KAVIER GONCE -

Réalisé à l'occasion de l'édition 2019 du Shift Forum



# Le changement climatique introduit deux familles d'enjeux pour les acteurs économiques: les deux sont importants pour votre activité



Source : Global Carbon Project

\* Combustibles fossiles et changement d'affectation des terres

# La supply chain subit d'ores et déjà les impacts du changement climatique, sur tous les modes



*Sécheresse du Rhin – été 2018*



*Vague de chaleur au Royaume-Uni  
été 2018*

## Conséquences potentielles

*Augmentation des coûts d'approvisionnement en cas de pénurie*

*Coûts de délai dus aux conditions de transport dégradées*

*Augmentation des frais d'assurance*

*Dégradation des conditions de travail*

*Augmentation des frais d'énergie, eau et fonctionnement*

*Dommages sur les réseaux, stations, plateformes,...*



*Exemple de déformation du rail suite à une vague de chaleur, SNCF*



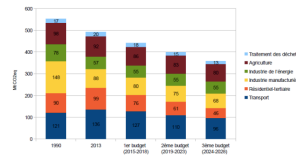
*Aéroport d'Osaka inondé suite au passage du typhon Jebi – Septembre 2018*

# Risques/Opportunités de transition : vous ne pourrez pas y échapper car ils sont partout autour de vous

1

Régulateurs

Nationally Determined Contributions



Green New Deal



Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)



2

Investisseurs

Financial Stability Board



Recommandations TCFD



Initiative Carbone 20



3

Clients / Salariés

Marchés pour le climat



Attentes des futurs salariés

Manifeste étudiant pour un réveil écologique

Image de marque



4

Compétition

Objectifs SBT



Eco labels



Fiscalité écologique



Mon C.V. vous intéresse  
alors qu'il n'est même pas sur  
du papier recyclé ?

Alors je ne viens pas dans votre boîte !



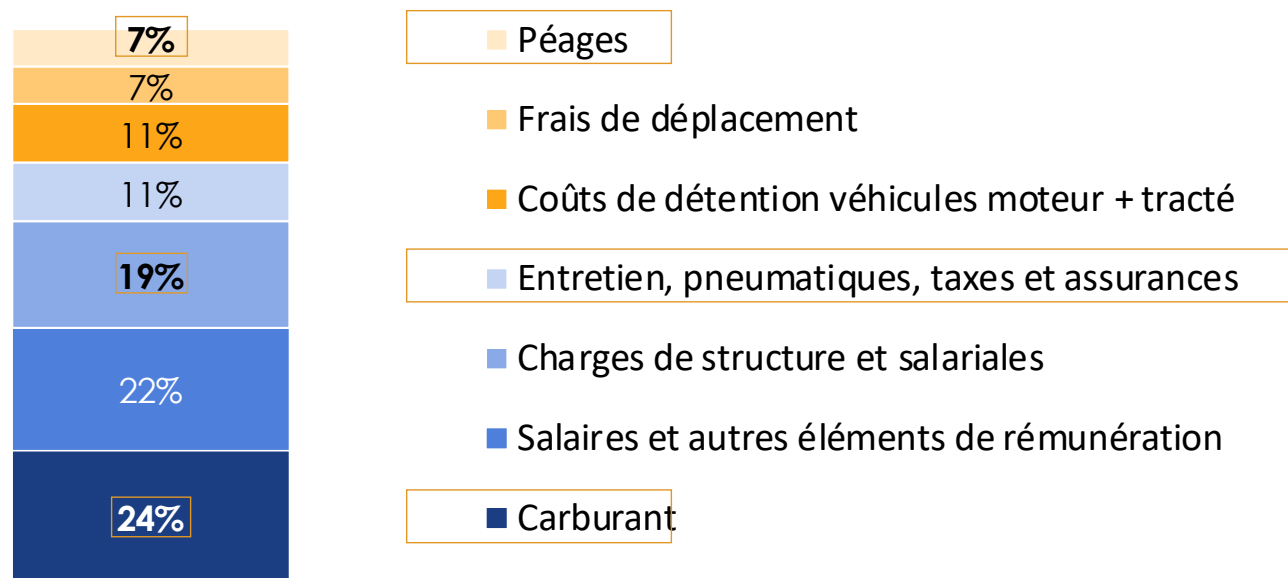
K2 vier GORCE-

Réalisé à l'occasion de l'édition 2019 du Shift Forum



# Risques de transition et d'adaptation : de nombreux postes de coûts susceptibles d'augmenter pour les chargeurs / transporteurs

## Décomposition du coût de revient Transport en ensemble articulé longue distance



- Péages : Possible retour de l'**écotaxe**, péages routiers **modulés en fonction de l'énergie** du véhicule
- Assurances : Évolution du prix des assureurs, car **actifs et activités vulnérables aux risques physiques**
- Carburant : **forte incertitude sur l'évolution de la fiscalité carbone (trajectoire gelée ou accélérée)**
  - Fiscalité du gazole professionnel = 10% du coût de revient au km en 2015<sup>1</sup>
  - Potentiellement 20% en 2030<sup>2</sup>

*1 en 2015, pour les grands routiers exploitant des véhicules de 40 tonnes ; 2 taxe carbone appliquée au transport de marchandises égale à la valeur prospective du rapport Quinet  
Sources : Comité National Routier (CNR), valeurs établies en décembre 2018 et valables pour 2019*

# CLEFS DE SUCCÈS D'UNE TRANSITION BAS CARBONE



# CLEFS DE SUCCES D'UNE TRANSITION BAS CARBONE

---

Faire les bons constats

---

Identifier les leviers d'actions

---

Mettre en œuvre et piloter

# Covid-19 ou pas, de grandes entreprises affichent déjà des objectifs ambitieux sur la transition bas carbone du transport

## Entreprises engagées à adopter des SBT

EV 100



-30% par m<sup>3</sup> de biens transportés en amont, entre 2011 et 2020

EV 100



-10% sur les postes achats et transport amont + aval, entre 2015 et 2025

L'ORÉAL

Neutralité en 2020, incluant le transport aval. Actions sur leur flotte et l'organisation

Quelques grandes entreprises ont pris des engagements avec des objectifs ambitieux par le biais de leur **direction générale**.

## ... et engagées à fixer un **prix interne du CO<sub>2</sub>**

EV 100



-50% par biens vendus, Sc1+2+3 entre 2010 et 2030



-8% sur Sc3, entre 2014 et 2020. Actions sur leur flotte et sur le chargement



RENAULT  
La vie, avec passion

-25% par véhicule produit, Sc1+2+3 dont la distribution, entre 2010 et 2022

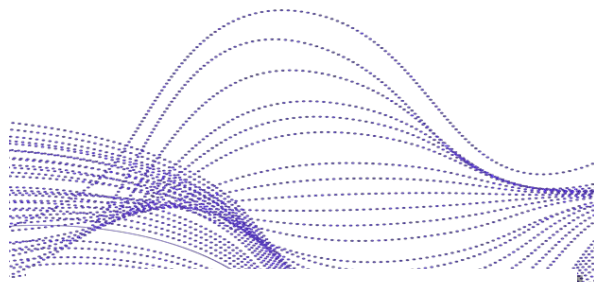
Comment concrétiser ces engagements et répondre aux enjeux mondiaux ?

EV 100 Engagées pour le développement des véhicules électriques et des infrastructures de recharges

Sources : Sites internet de We Mean Business, de SBTi et questionnaires CDP

# Pour commencer, il faut avoir confiance dans le calcul de ses émissions de GES du transport

Il faut un outil unique sur l'ensemble du périmètre et qui offre la possibilité de modéliser n'importe quelle organisation.



Partir de données d'activité brutes et permettant le calcul des émissions à l'expédition

Utiliser des facteurs d'émissions spécifiques (type d'énergie, périmètre) et du Puit à la roue (WTT)



Intégrer les caractéristiques propres au schéma d'organisation transport par expédition (véhicule, distance à vide, taux de remplissage,...)

Principes issus de la méthodologie de calcul du GLEC (Global Logistics Emissions Council) - Smart Freight Center

# Le constat sur les émissions doit apporter un éclairage utile sur les flux de mon activité

Mesurer ne suffit pas : pour agir, il faut faire les bons constats. Visualiser et suivre la répartition des émissions permet de présélectionner des axes prioritaires



Par client destinataire



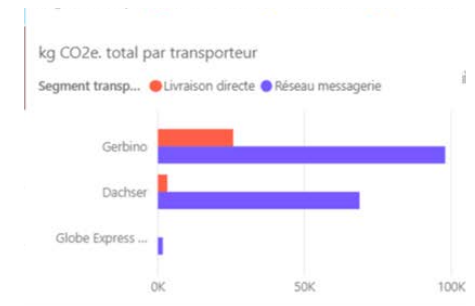
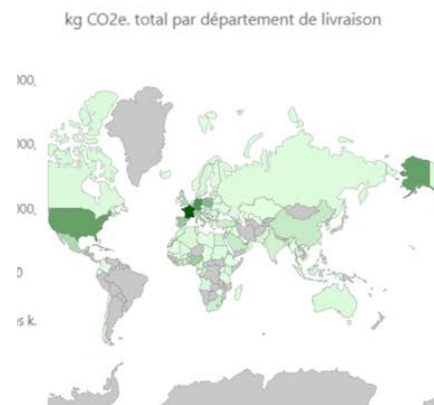
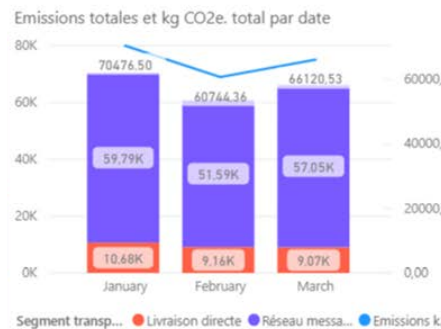
Par segment et/ou mode



Par zone de destination



Par transporteur



Visuels issus de l'outil Sighthness

# Le benchmark est l'outil clef pour aider à fixer des objectifs

Une analyse comparative de sa performance en termes d'impact carbone, d'organisation transport et par rapport aux enjeux mondiaux permet de fixer des objectifs ambitieux

## Benchmark sectoriel impact GES

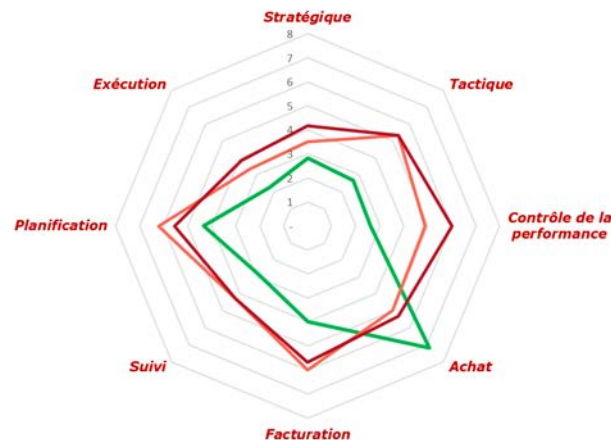
Connaître les performances des *best in class* de son secteur pour **progresser plus vite**

+15%  
+10%  
+5%  
kg CO2e. / t.km  
-5%  
-10%  
-15%



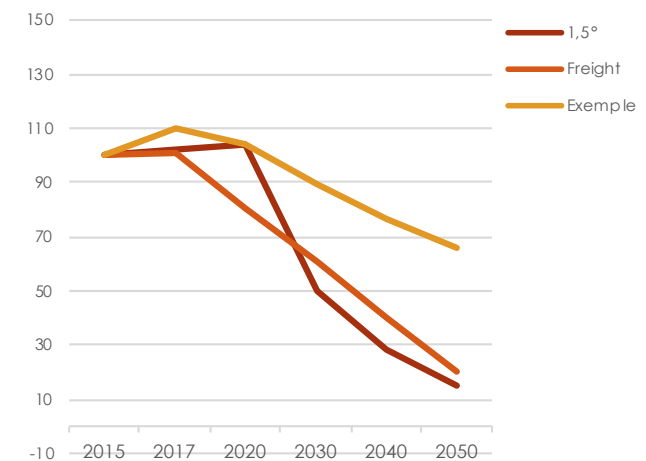
## Benchmark sectoriel organisationnel

Être capable d'identifier les organisations permettant **les meilleurs résultats**



## Benchmark enjeux globaux

Comprendre les enjeux mondiaux et transverses pour définir des objectifs **suffisants**



Source : Science Based Targets et Smart Freight Center

Nous nous occuperons de  
décarboner notre activité dès que  
nos concurrents s'y seront mis.



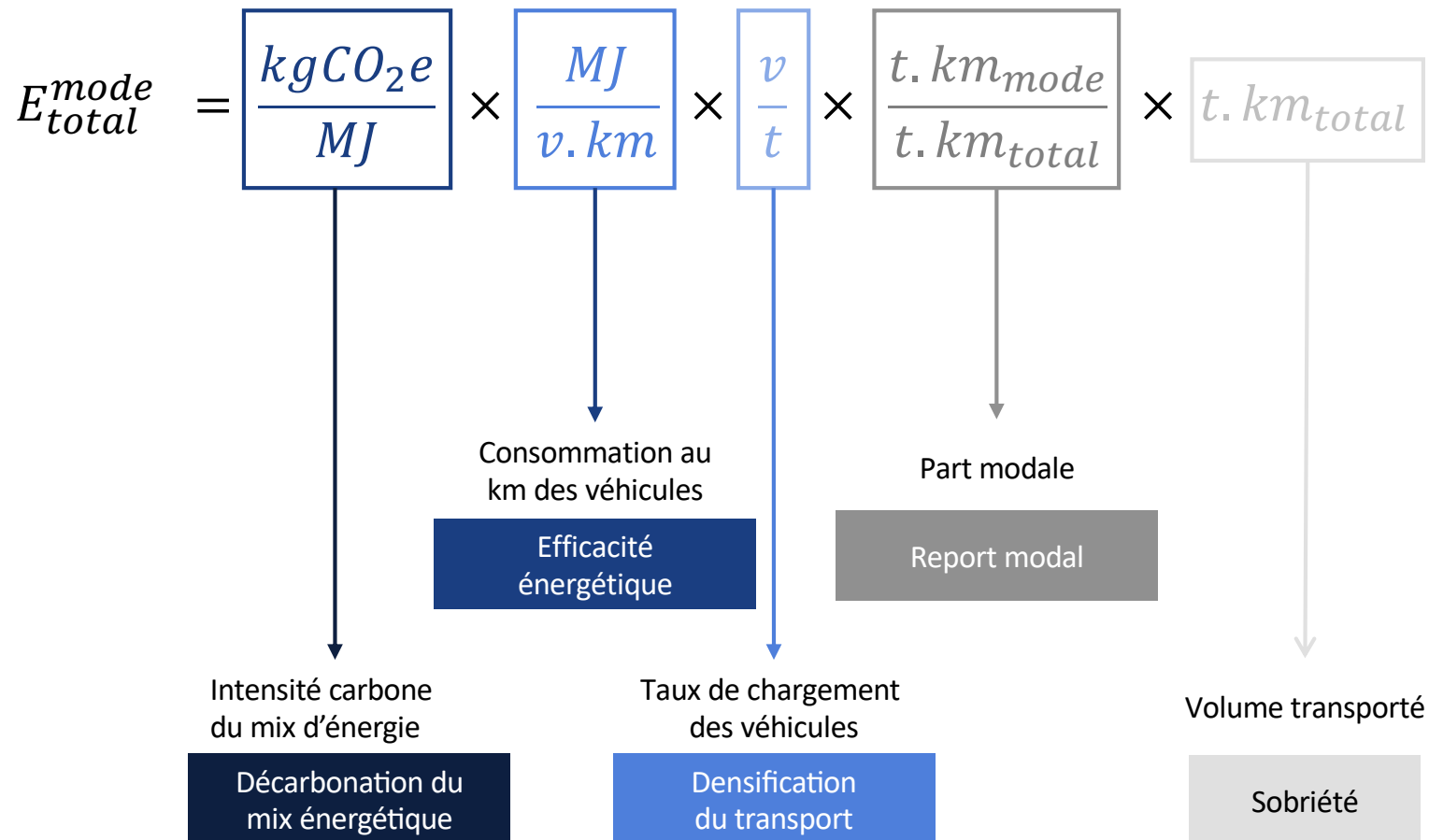
Xavier Gance

Réalisé à l'occasion de l'édition 2019 du Shift Forum



# La décarbonation du transport, ça ne passe pas par des incantations mais par 5 catégories de leviers

Pour chaque mode et segment de transport, les émissions peuvent être décomposées ainsi :



# Les leviers ne sont cependant pas applicables à tous: le contexte et la stratégie de l'entreprise sont à prendre en compte



## Véhicule électrique

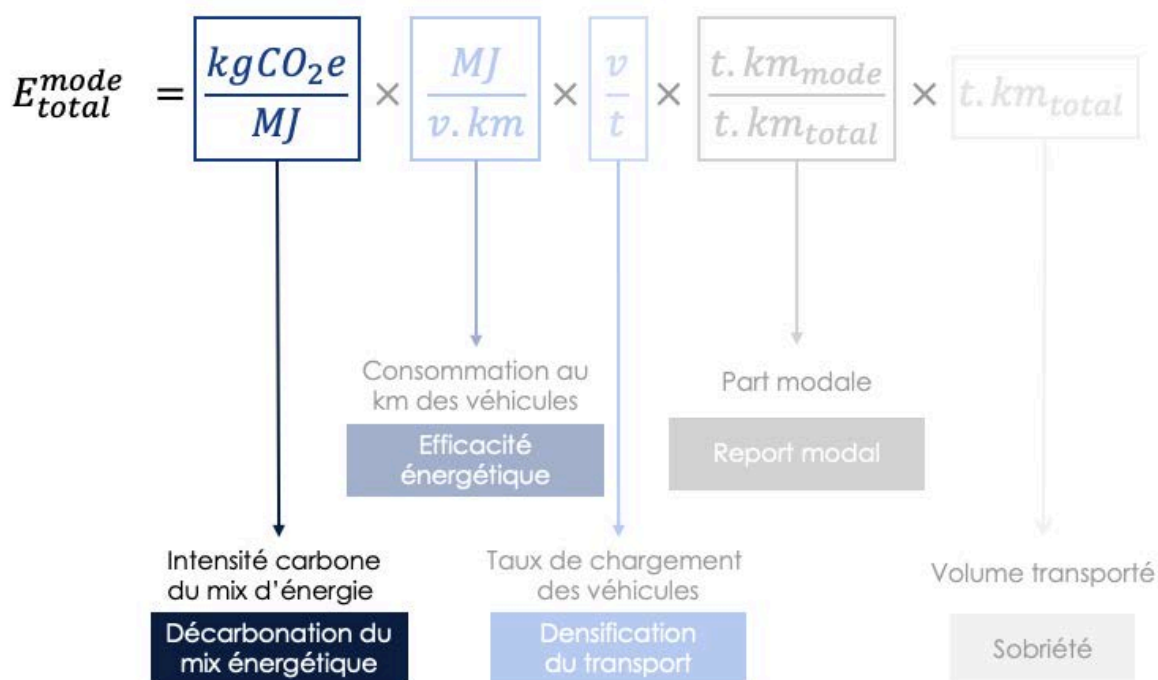
Transformer une flotte de véhicules pour de la livraison en hyper centre en France

Quels est le profil de mes flux ?  
Quels types de véhicules y sont associés ?

La technologie est-elle disponible ?

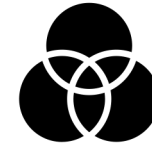
Quelle est l'offre des prestataires ?

Mes flux sont-ils à risque d'un point de vue réglementaire ?





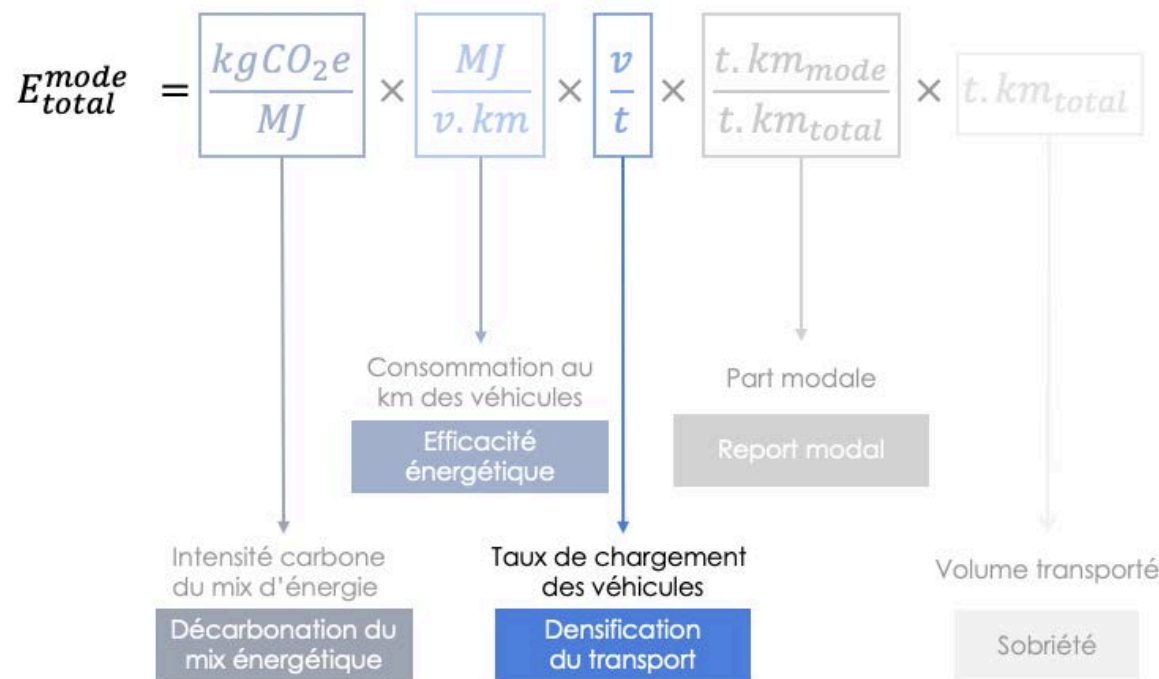
# Les leviers ne sont cependant pas applicables à tous: le contexte et la stratégie de l'entreprise sont à prendre en compte



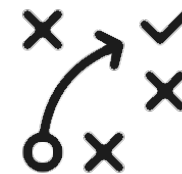
## Baisse de la fréquence de livraison

Réduire la fréquence d'approvisionnement en médicaments des officines

- Mes clients sont ils réguliers ? B2B ? B2C ?
- Quelles sont les pratiques commerciales de mon secteur ?
- Quelle est ma marge de manœuvre pour les faire évoluer ?
- Où sont les stocks des produits que je vends ? Quel impact sur le volume immobilisé ?



# Les leviers ne sont cependant pas applicables à tous: le contexte et la stratégie de l'entreprise sont à prendre en compte



## Relocalisation des entrepôts

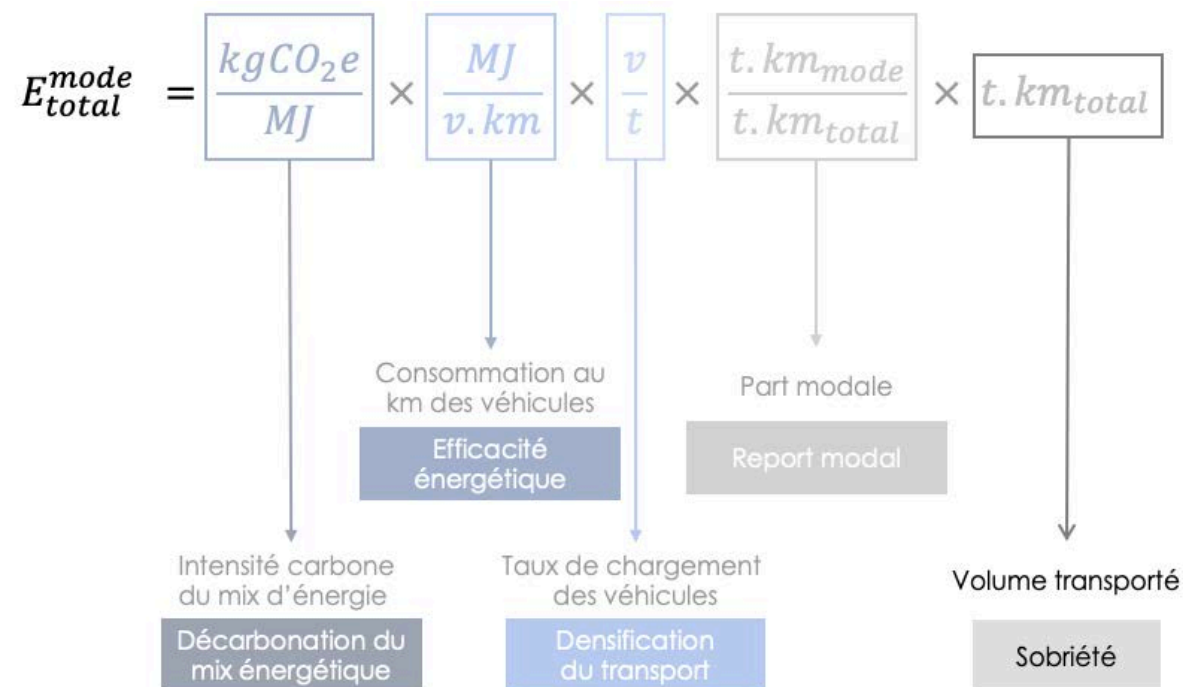
Localiser son barycentre de flux au cœur d'un bassin d'emploi sinistré

Où se situent mes fournisseurs ?  
Où sont mes clients destinataires ?

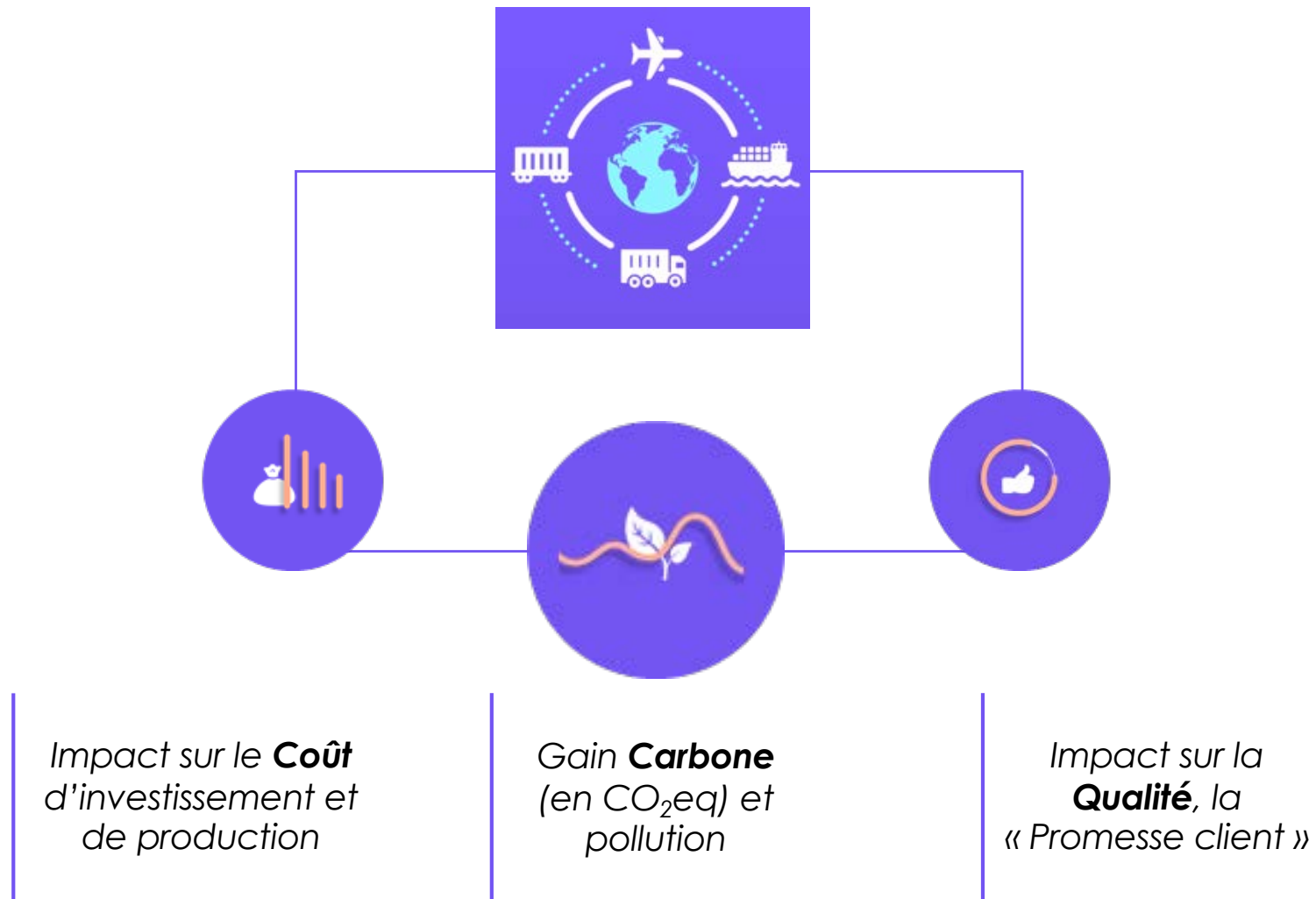
Où sont les entrepôts disponibles ? Dois-je investir ?

Quel est le taux de disponibilité de la main-d'œuvre ?

Quels sont les moyens / modes d'accès ?

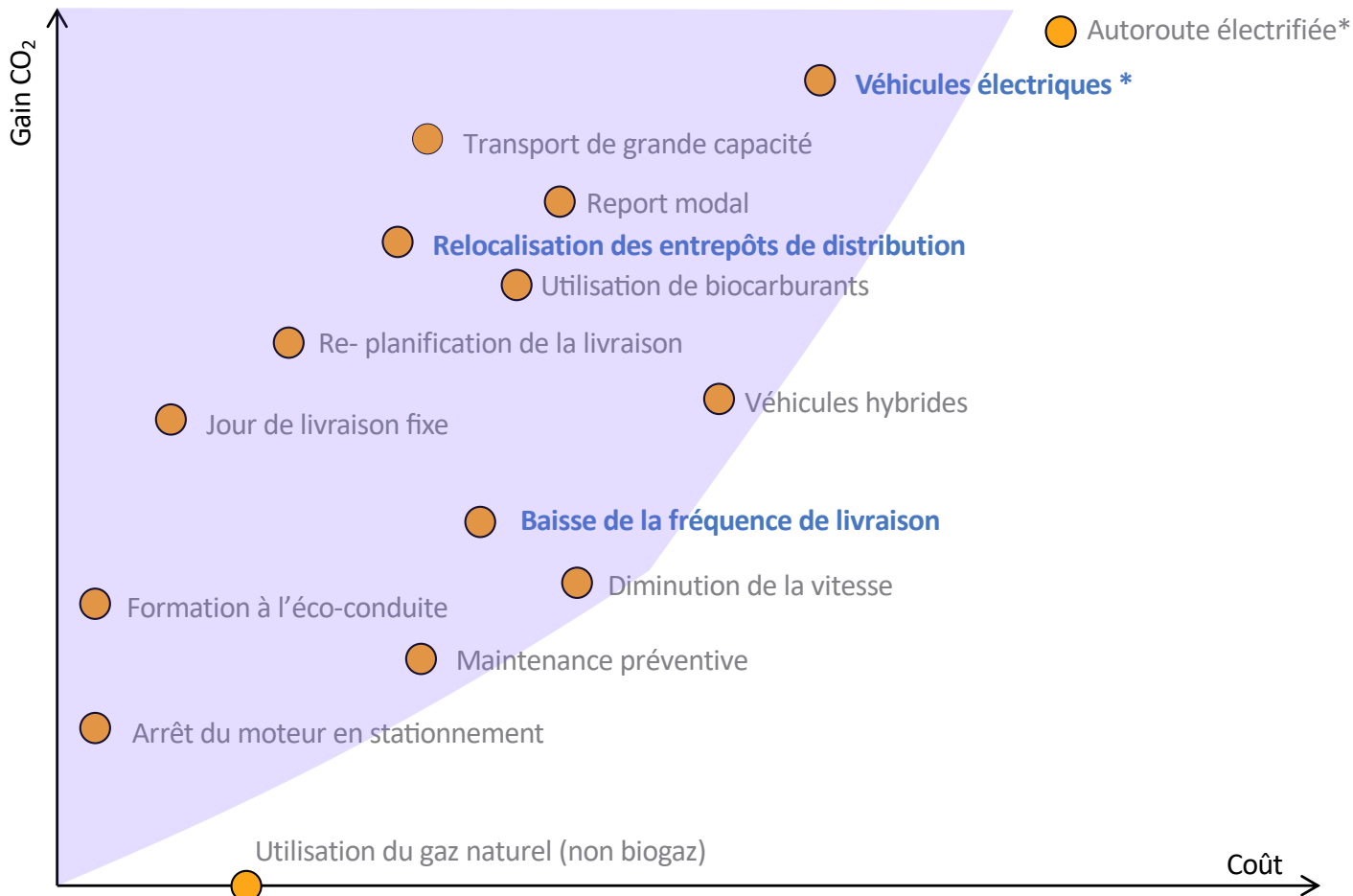


# La priorisation des leviers doit s'évaluer sur les 3 axes de performance du transport : Environnement, Coût et Qualité



# La matrice des leviers permet de définir les priorités et construire sa feuille de route

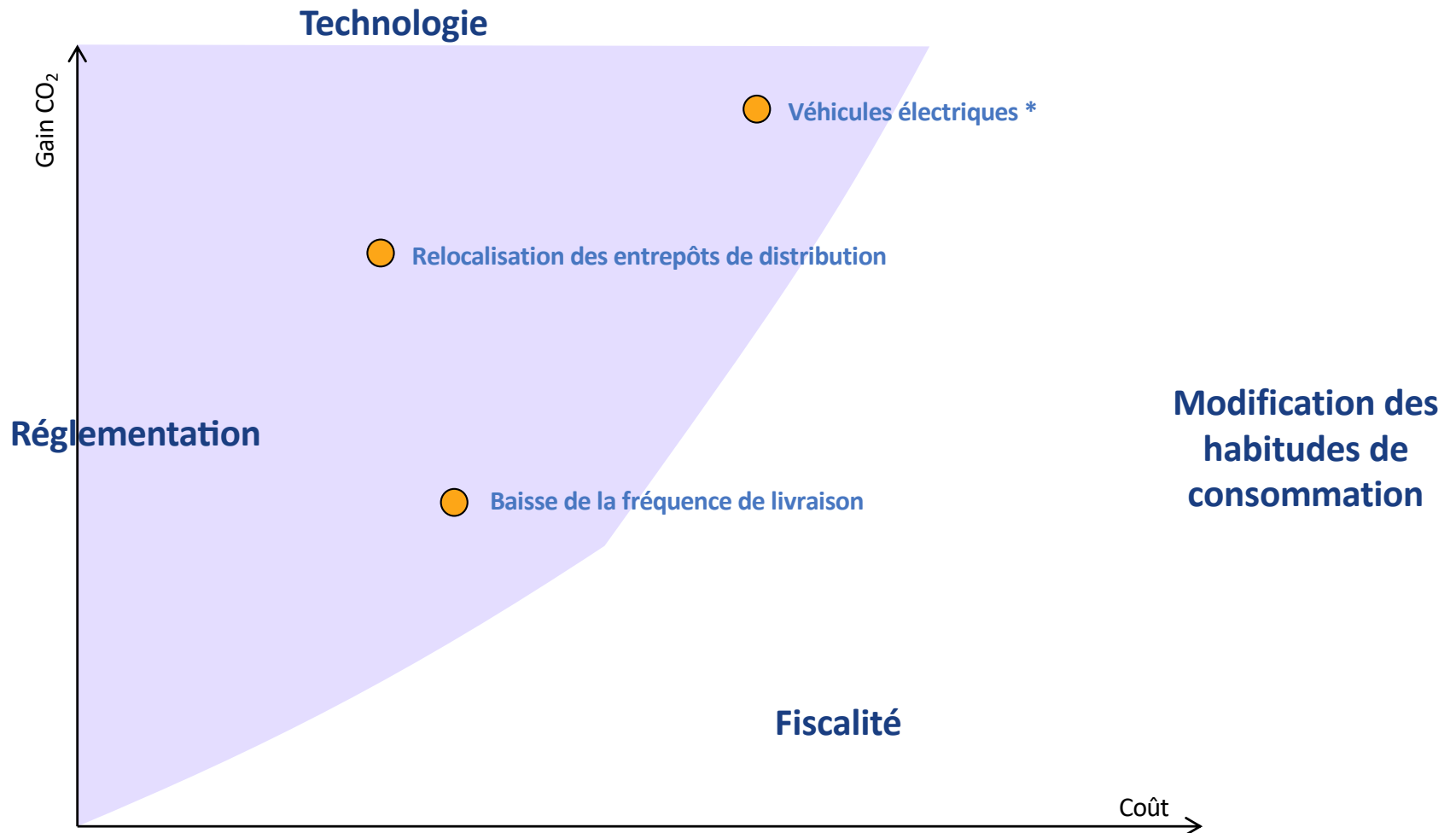
Cartographie illustrative des actions en fonction du potentiel de gain CO2 et du coût



\* Régions avec un mix électrique décarboné

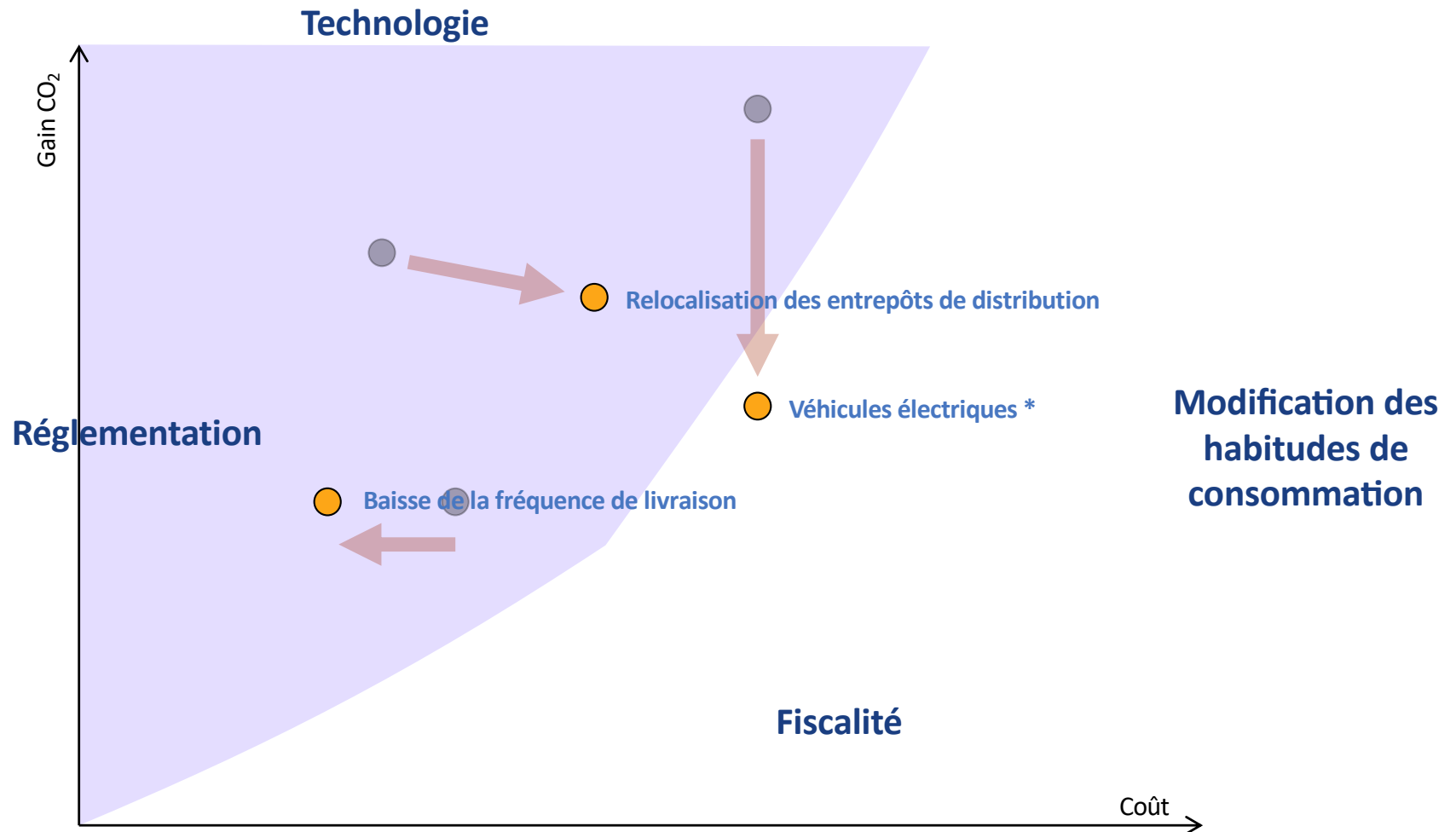
# La feuille de route peut varier selon les géographies et l'horizon temporel

Cartographie illustrative des actions en fonction du potentiel de gain CO2 et du coût



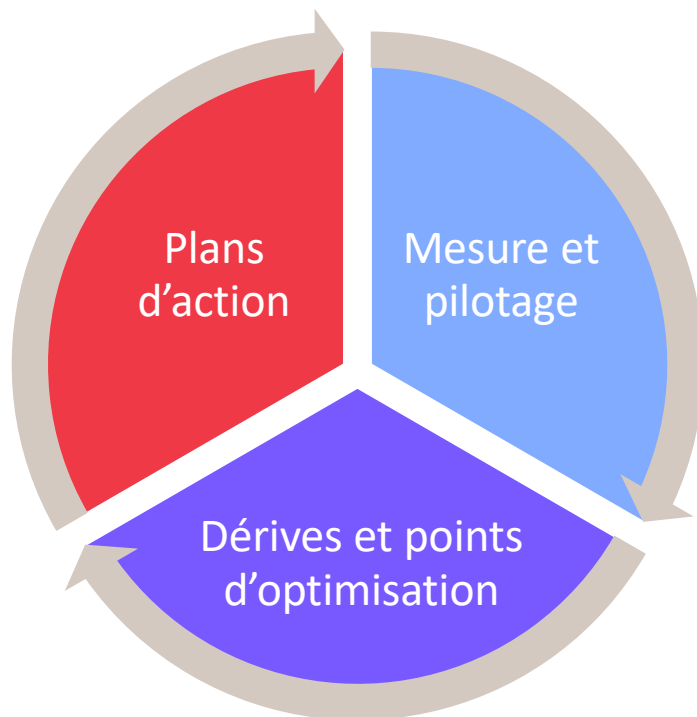
# Les évolutions réglementaires, technologiques, fiscales et sociétales impactent la feuille de route

Cartographie illustrative des actions en fonction du potentiel de gain CO2 et du coût



# La transition bas-carbone est un processus inscrit dans le temps long qui implique pilotage, suivi et adaptation

Piloter son engagement pour en mesurer l'efficacité et identifier les dérives et actions correctives



Suivre l'évolution des KPIs ciblés



De façon automatique et régulière



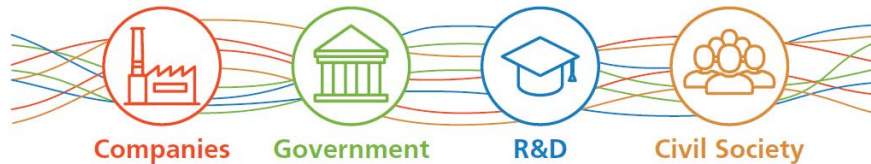
En fixant des seuils liés aux objectifs

# Enfin, les démarches verticales ne suffiront pas, il faut dès aujourd'hui une collaboration de l'ensemble des acteurs

## Collaboration sociétale à un niveau européen



- Plateforme d'innovations dédiée à la logistique et constituée d'entreprises et d'institutions à l'échelle UE  
<http://www.etp-logistics.eu/>



*The Quadruple Helix (Carayannis & Campbell, 2011)  
ROADMAP TOWARDS ZERO EMISSIONS LOGISTICS 2050*

- Les **entreprises sont les acteurs clefs** de la démarche à la fois industriels, chargeurs, transporteurs et commissionnaires.
- Gouvernement, R&D et société civile sont en soutien réglementaire, technologique et de veille.

## Engagement sectoriel à un niveau national



- Mobilise tous les acteurs de la chaîne de valeur transport de marchandises avec un programme spécifique pour chaque acteur  
<https://eve-transport-logistique.fr/>



- Près de 1720 entreprises engagées sur la réduction de leurs émissions GES depuis 2008





# NOTRE OFFRE COMMUNE

# bp2r, Carbone 4 & Sighthness lancent une offre commune pour accompagner les entreprises dans la concrétisation de leur transition

## Une triple expertise complémentaire



**Expert de l'accompagnement dans la transition bas-carbone**

- Evolutions réglementaires
- Hypothèses de calcul
- Motorisations alternatives



**Expert métier entièrement verticalisé sur le transport**

- Optimisation des coûts, de la qualité et des émissions
- Contraintes métier



**Solution de pilotage et d'analytics transport**

- Calcul des émissions
- Traitement des données
- Pilotage et alertes

## Un accompagnement de bout en bout



### Constats

Calcul des émissions et constats



### Leviers

Prospective technologique et réglementaire



### Impacts

Efficacité en termes de réduction GES



### Plan d'action



### Mise en œuvre

Identification d'offres, définition des indicateurs



### Suivi

Analyse régulière des effets des leviers



Analyse de l'organisation transport



Impacts économiques et qualitatifs



Traitement des données et pilotage affiné

Identification et sélection des offres

Paramétrage des indicateurs de suivi

Pilotage automatisé et précis



# QUESTIONS RÉPONSES



5 rue des Mathurins  
75009 Paris



01 80 05 38 87



florence.mazaud@@bp2r.eu



54 rue de Clichy  
75009 Paris



01 76 21 10 00  
06 76 20 13 45



stephane.amant@carbone4.com

## Quelques liens utiles

---



<https://bp2r.eu/>



<http://www.carbone4.com/>



<https://sightness.com/>



<http://www.etp-logistics.eu/>



<https://eve-transport-logistique.fr/>



<https://fret21.eu/>



DRIVING AMBITIOUS CORPORATE CLIMATE ACTION

<https://sciencebasedtargets.org/>



<https://www.smartfreightcentre.org/en/>



<http://tda-mobility.org/>