

09.2021

(RÉ)CONCILIER TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DÉCARBONATION

SONDAGE

À PROPOS DE



Carbone 4 est le premier cabinet de conseil indépendant spécialisé dans la stratégie bas carbone et l'adaptation au changement climatique. Animé par des valeurs d'engagement, d'intégrité et d'audace, l'équipe Carbone 4 est formée de 50 collaborateurs passionnés et experts : des compétences techniques à la stratégie, finance et gestion de projet. Notre objectif commun depuis 2007 : guider nos clients dans la compréhension du monde qui se dessine. En permanence à l'écoute des signaux faibles, nous déployons une vision systémique de la contrainte énergie-climat, et avons à cœur d'accompagner la nécessaire transformation technique d'une transformation humaine. Nous mettons notre rigueur et notre créativité en œuvre pour transformer nos clients en leaders du défi climatique et embarquer les acteurs dans le changement.

WE
CREATE
SMART
MOVES ✨

Acteur majeur du conseil et de l'audit en supply chain appliqué au domaine du transport en Europe, bp2r aide ses clients industriels et distributeurs à améliorer durablement leur performance transport en B2B et B2C. Depuis 2005, les fondateurs de bp2r militent pour placer le transport au centre de la supply chain en tant que maillon décisif dans la compétitivité des entreprises.

La cellule R&D de bp2r sonde régulièrement les communautés des chargeurs et des transporteurs sur des thématiques liées au transport.



Stéphane Amant
Senior Manager
stephane.amant@carbone4.com



Florence Mazaud
CSR Manager bp2r
florence.mazaud@bp2r.eu

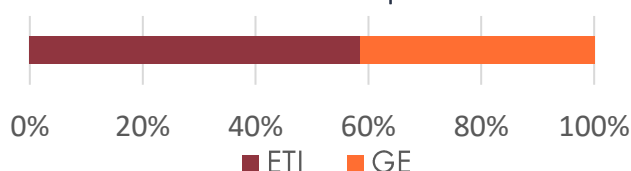
Profil des entreprises participantes

137 participants, francophones en poste au sein du service transport, achats indirects ou supply chain d'une entreprise donneuses d'ordres. Sondage de 20 questions mené du 11 mai au 9 juin 2021.

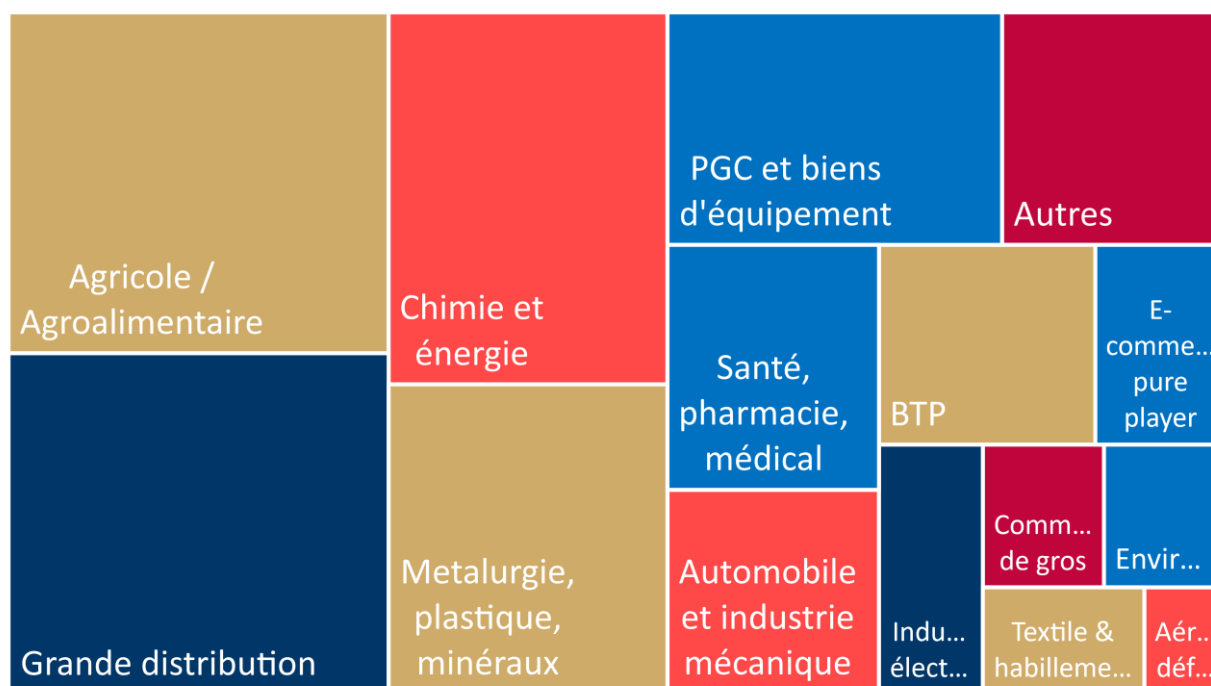
Budget transport moyen :

5,8 % du chiffre d'affaires annuel

Taille d'entreprise



Secteur d'activité



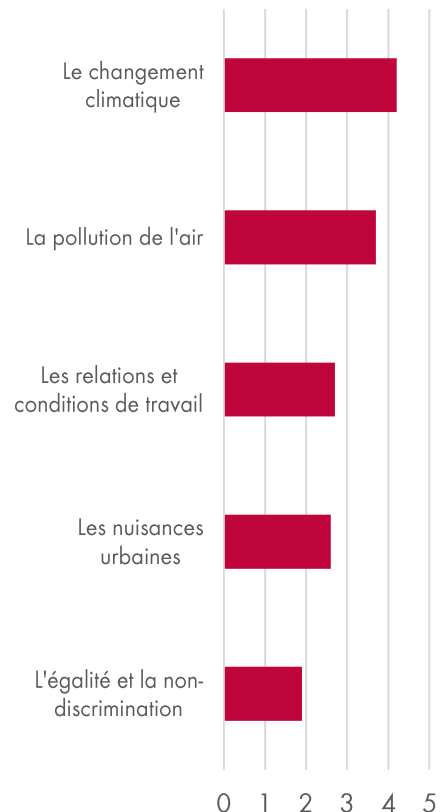
ÉDITORIAL

Le réchauffement climatique est le défi de ce siècle et ce défi est mal engagé. Au rang des activités indispensables mais écologiquement nuisibles dont il faudra collectivement repenser les termes, le fret figure en bonne place. Les répondants ne s'y trompent pas – voir ci-contre. Déjà responsable de plus de 10% des émissions mondiales de gaz à effet de serre, sa trajectoire, tirée par le e-commerce et la mondialisation des échanges, s'aggrave. Entre 2015 et 2050, le niveau d'émissions lié au transport de marchandises devrait progresser de 22% d'après les dernières estimations de l'OCDE. Or, pour respecter les objectifs climatiques internationaux, les émissions du fret doivent être réduites de 65% à 70% sur la même période. Autant dire que le compte n'y est pas. Et ces scénarios, disons le tout de suite, tiennent non seulement compte des mesures politiques déjà en place, mais surtout des progrès à venir des motorisations. Il n'y aura pas de *deus ex machina* technologique.

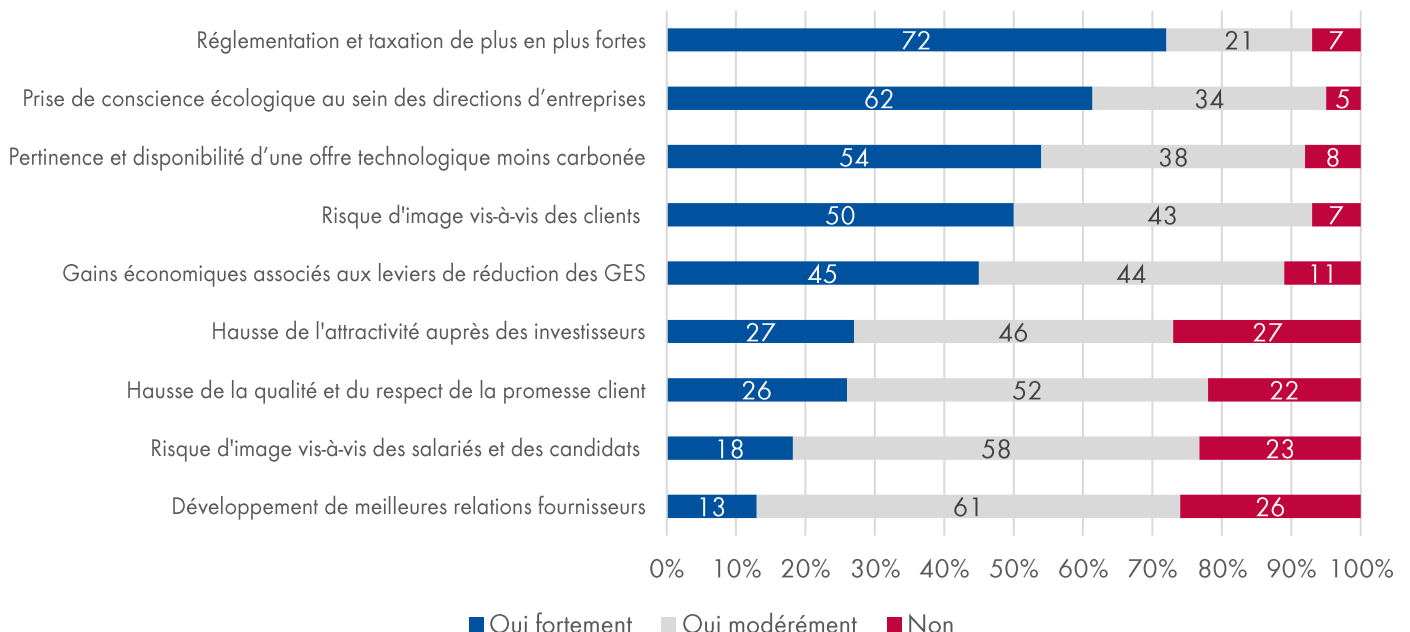
Il faut donc agir, et agir urgemment car il ne reste visiblement plus beaucoup de temps avant que la situation ne devienne incontrôlable. Il est évidemment question d'une politique publique volontariste, mais pas seulement. Les entreprises ont nombre de leviers en main, et en particulier les donneurs d'ordres. Outre le pouvoir d'incitation que leur confère leur statut de client vis-à-vis des transporteurs, ils sont les seuls à avoir – théoriquement – une vue d'ensemble sur l'intégralité de leurs flux. Enfin, eux-seuls peuvent déployer la plupart des leviers permettant d'agir sur les paramètres de réduction des émissions, que ce soit au niveau du taux de remplissage, des moyens utilisés ou des distances parcourues.

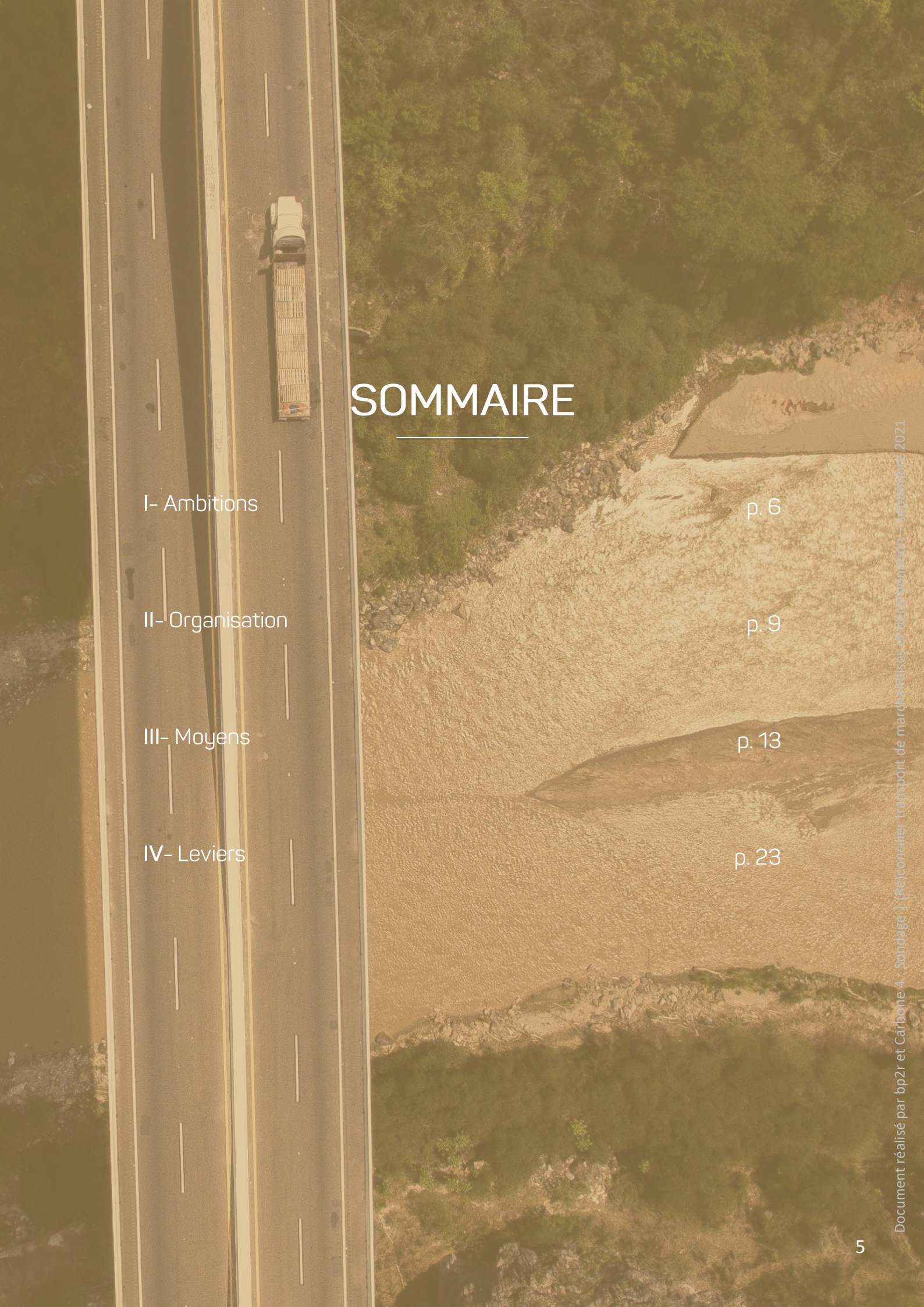
Les entreprises ont toutes les raisons d'agir. Les professionnels interrogés ont en tout cas quelques idées sur ce qui motive leurs employeurs. La prise de conscience écologique, bien sûr, touche également les directions d'entreprise. Les effets d'opportunité existent aussi, notamment vis-à-vis d'une offre de transport bas-carbone de plus en plus disponible et de moins en moins coûteuse. Et, si nécessaire, le « bâton » fait aussi son effet, à travers notamment la réaction à un règlement et une taxation de plus en plus contraignante ou au risque d'image vis-à-vis d'une clientèle plus soucieuse du climat, et donc plus sélective.

Selon vous, quels enjeux RSE le transport de marchandises doit-il adresser en priorité ?
(1=priorité faible, 5=priorité forte)



Les raisons suivantes participent-elles selon vous à la transition vers un transport bas-carbone ?



An aerial photograph of a multi-lane highway running vertically. A white truck is driving on the right side of the road. To the right of the highway is a wide, shallow river with a sandy bed and some green vegetation on the banks. The entire image has a warm, golden-brown tint.

SOMMAIRE

I- Ambitions

p. 6

II- Organisation

p. 9

III- Moyens

p. 13

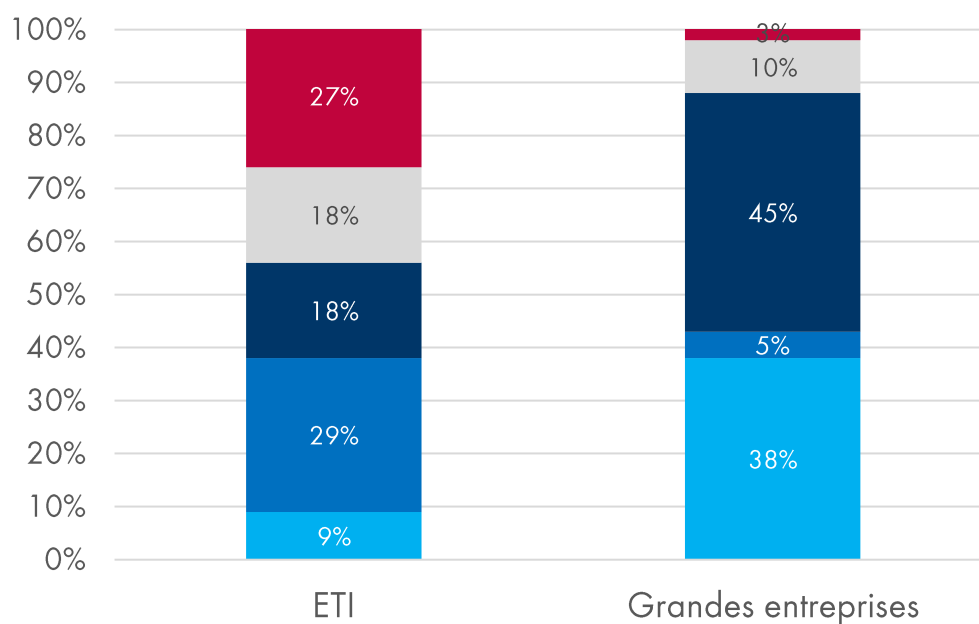
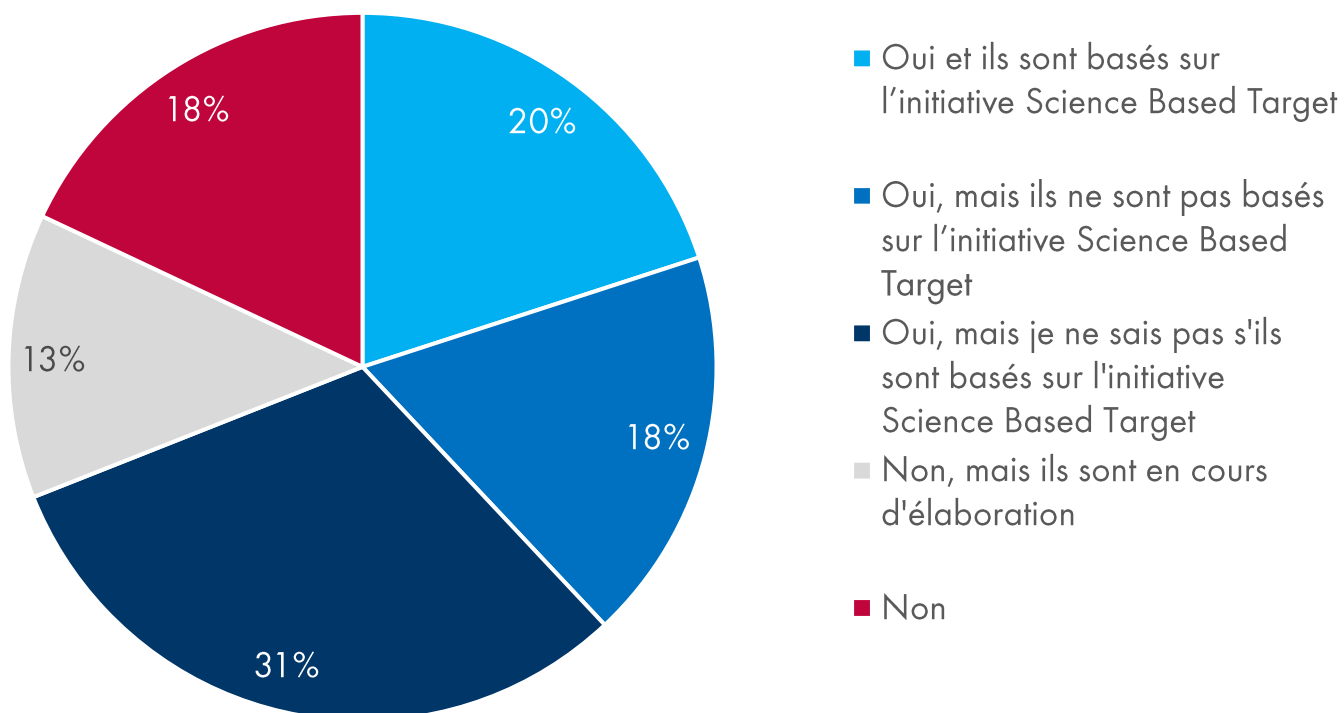
IV- Leviers

p. 23

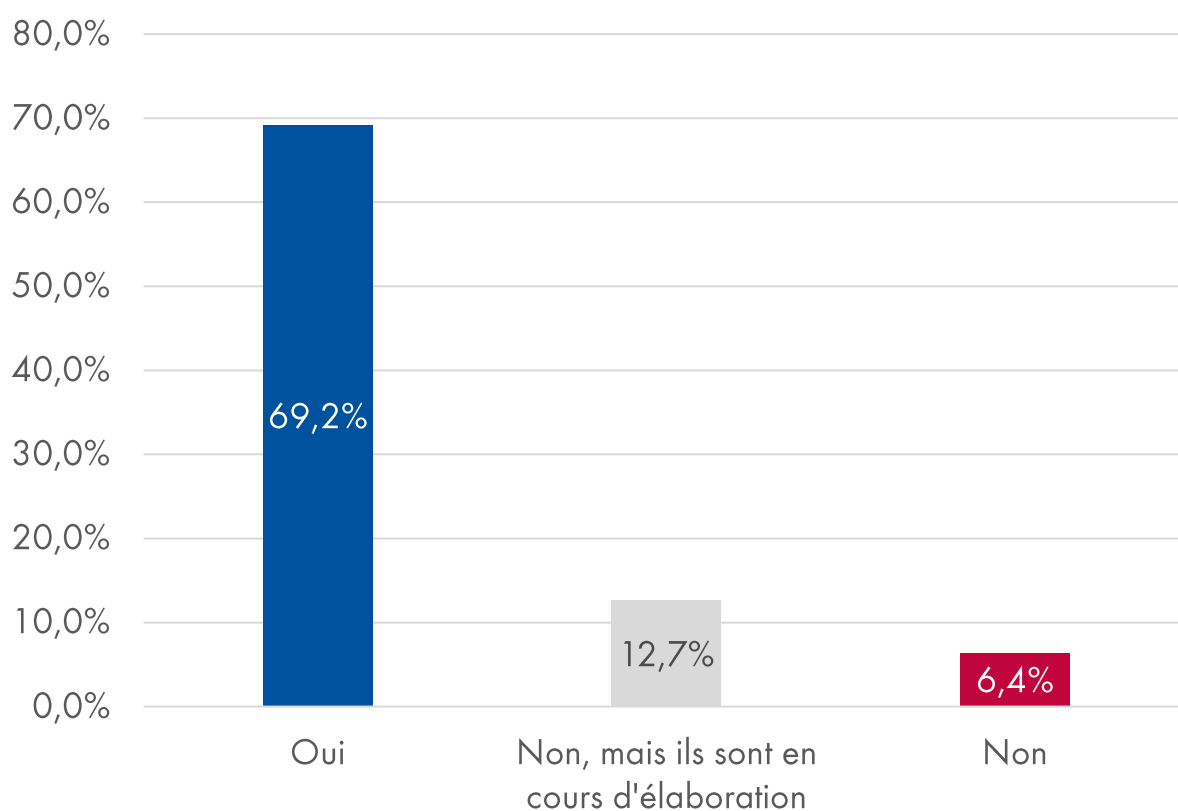
I- Ambitions

- ★ Votre entreprise s'est-elle fixée des objectifs chiffrés de réduction des émissions de GES à un horizon défini ?

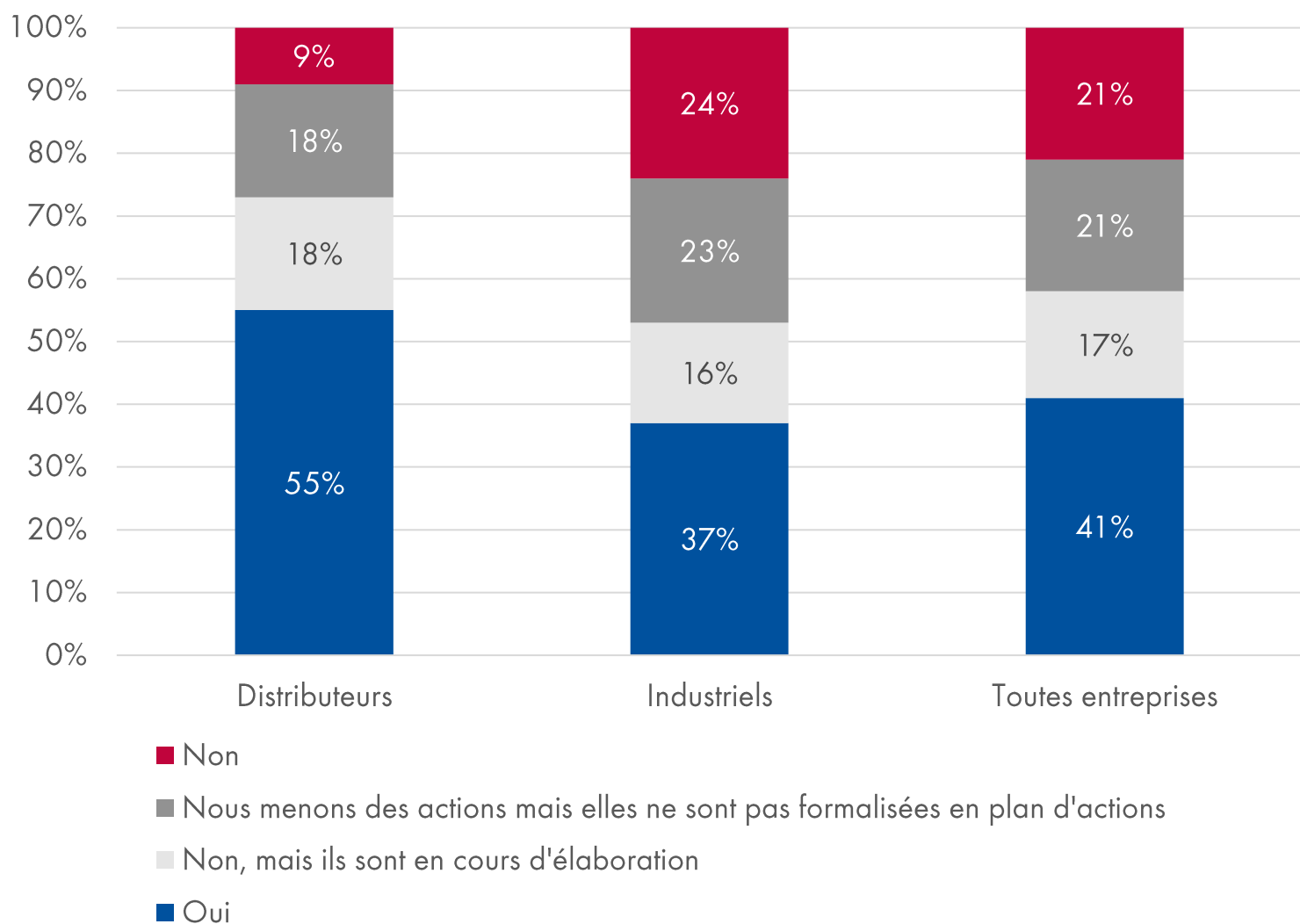
Toutes entreprises



- ✦ Avant même de s'intéresser aux moyens et aux ressources consacrées au sujet clé de la décarbonation du fret, il faut qu'il y ait une ambition solide à la base. Les entreprises ont-elles pris la mesure, au moins en intentions, de l'importance de l'enjeu ? En premier lieu, les entreprises semblent majoritairement – 69% des répondants – s'être fixé des objectifs chiffrés de réduction de leurs émissions de GES, toutes activités confondues.
 - ✦ Reste à voir si ces objectifs sont ambitieux. L'adhésion à l'initiative Science Based Target, par exemple, permet d'estimer le sérieux de la démarche d'une entreprise. Les objectifs sont alors définis en fonction de la « juste » part de chaque entreprise, nécessaire à l'atteinte des objectifs climatiques internationaux et calculée à partir de la nature et du volume de son activité. Le constat est alors davantage en demi-teinte. Toutefois, il faut se réjouir que la détermination d'objectifs de réduction chiffrés devienne la norme.
 - ✦ Par ailleurs, 70% des sondés ayant rapporté l'existence d'objectifs de réduction font aussi état de plans d'actions associés, ce qui est un autre critère intéressant pour identifier un niveau d'engagement suffisant.
- ✦ Si vous avez répondu "Oui" à la question précédente : des plans d'actions sont-ils associés à ces objectifs de réduction ? Sinon, merci d'ignorer la question.



✦ Au sein de votre entreprise, existe-t-il un plan d'actions de réduction des émissions de GES spécifique au transport de marchandises ?

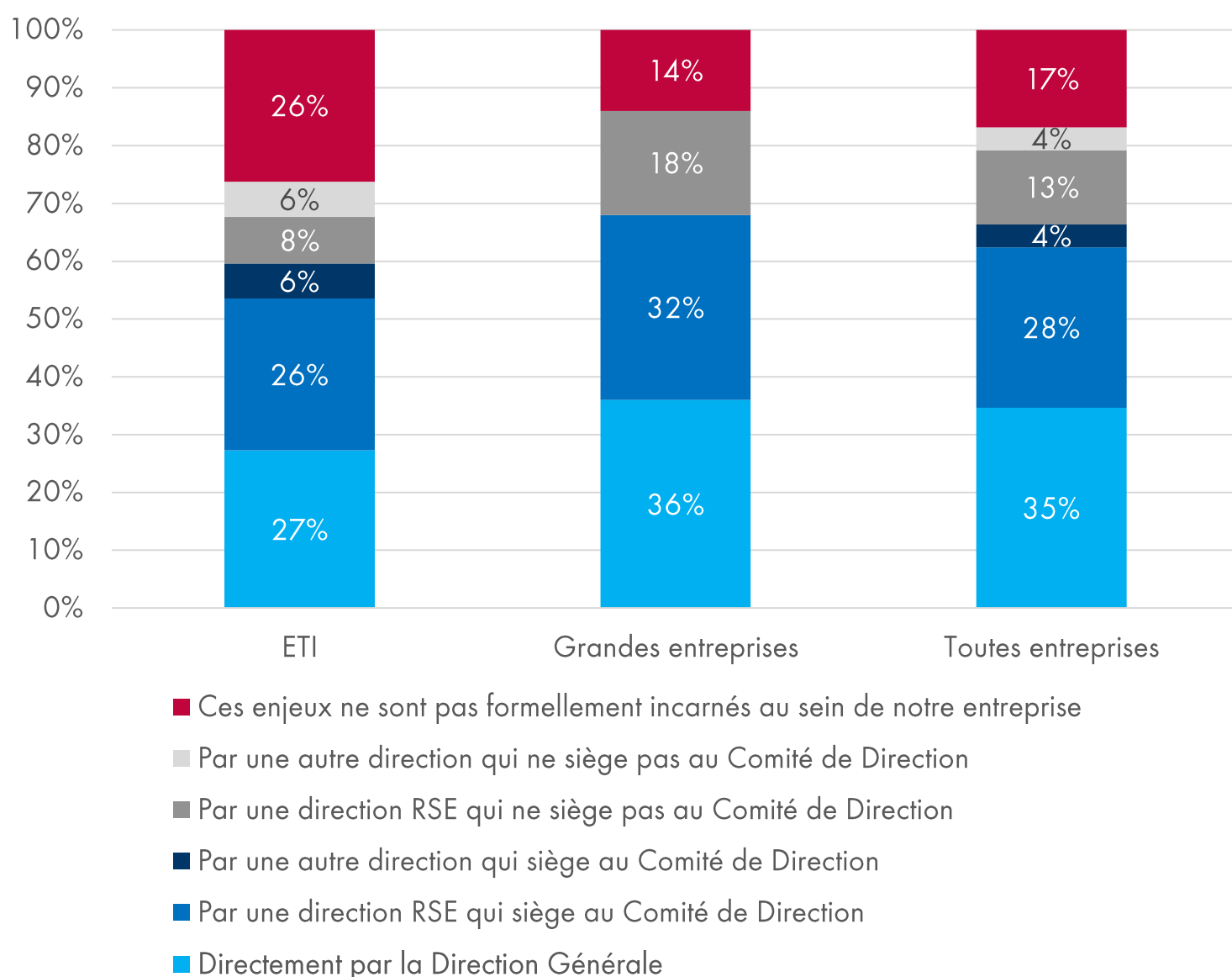


- ✦ Mais, lorsqu'il s'agit de travailler spécifiquement sur le transport de marchandises, les entreprises ne sont pas au même niveau de maturité. En effet, seuls 41% des professionnels interrogés déclarent que leur entreprise s'est dotée d'un plan d'action de réduction des émissions de GES dédié au fret. Cette part, insuffisante, est amenée à s'accroître puisque 17% des répondants estiment qu'un tel plan est néanmoins en cours de préparation. Le transport de marchandises est un domaine complexe, difficile à optimiser, et dont la manipulation peut entraîner de nombreux effets indésirables du fait de son interdépendance avec les autres fonctions de l'entreprise.
- ✦ Aussi, une volonté sincère de réduire son impact climatique doit agir dans le cadre d'une stratégie pensée et définie en amont, et pas à travers des actions ponctuelles. Ces dernières, privilégiées par 21% des répondants, si elles peuvent bien entendu contribuer à réduire les émissions de GES du fret, prennent le risque de l'insignifiance à l'échelle de l'entreprise.

II- Organisation

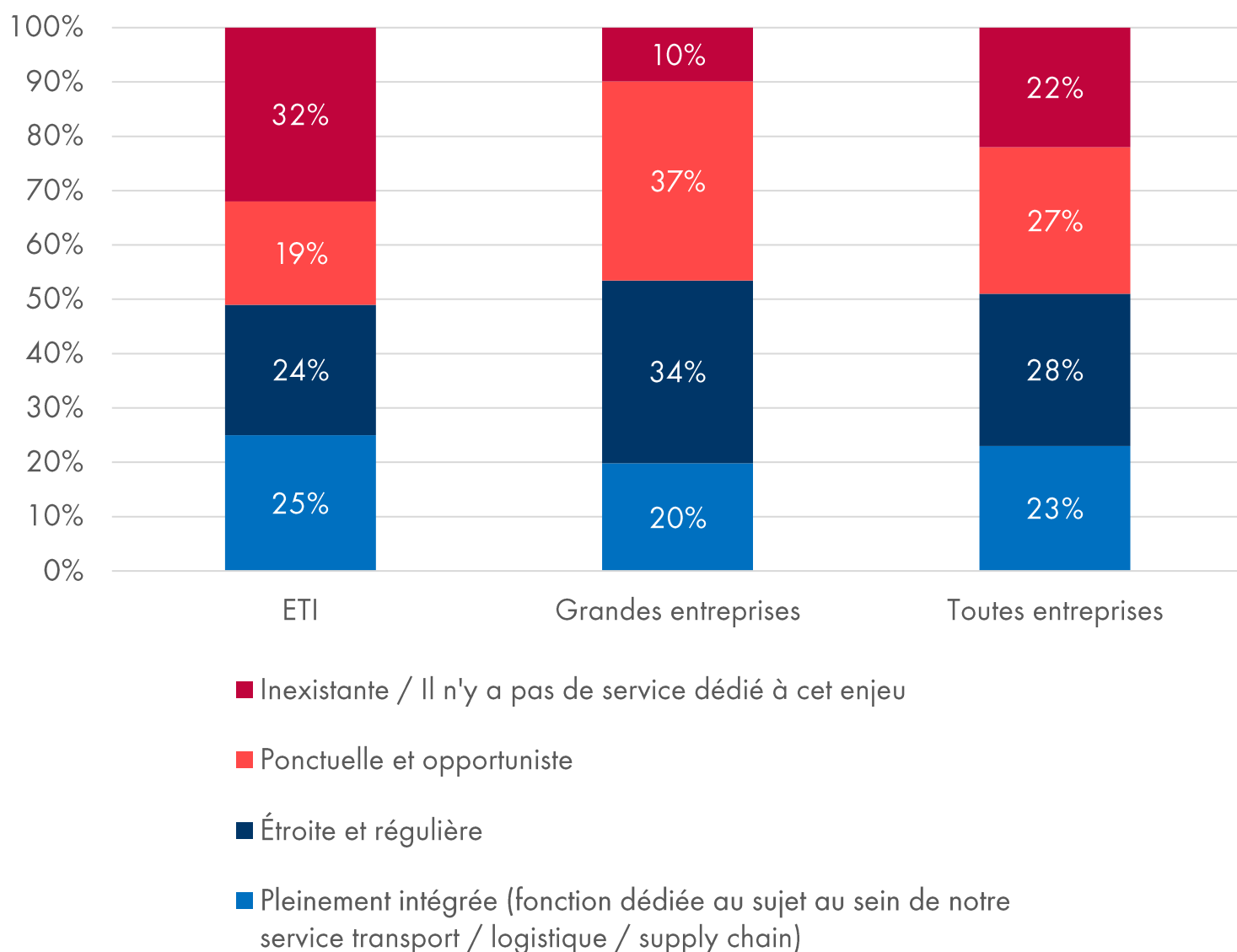


★ Par qui sont portés les enjeux de décarbonation au sein de votre entreprise ?



- ★ Si définir des objectifs chiffrés est une étape indispensable à la construction d'une stratégie ambitieuse de décarbonation du fret, cette dernière doit aussi pouvoir s'appuyer sur une organisation solide. Et une organisation solide est en premier lieu une organisation en mesure de peser sur les décisions stratégiques. Aussi, les enjeux de décarbonation doivent siéger d'une façon ou d'une autre au sein du conseil d'administration. De ce point de vue, la situation semble satisfaisante : 66% des professionnels interrogés déclarent qu'au sein de leur entreprise, ces enjeux sont représentés au comité de direction, que ce soit directement par la direction générale ou par la direction RSE.
- ★ Cette proportion, relativement importante dans l'absolu, contraste avec la situation d'il y a quelques années, où la politique de décarbonation était portée par des directions RSE « secondaires », voire même par les services de communication corporate.

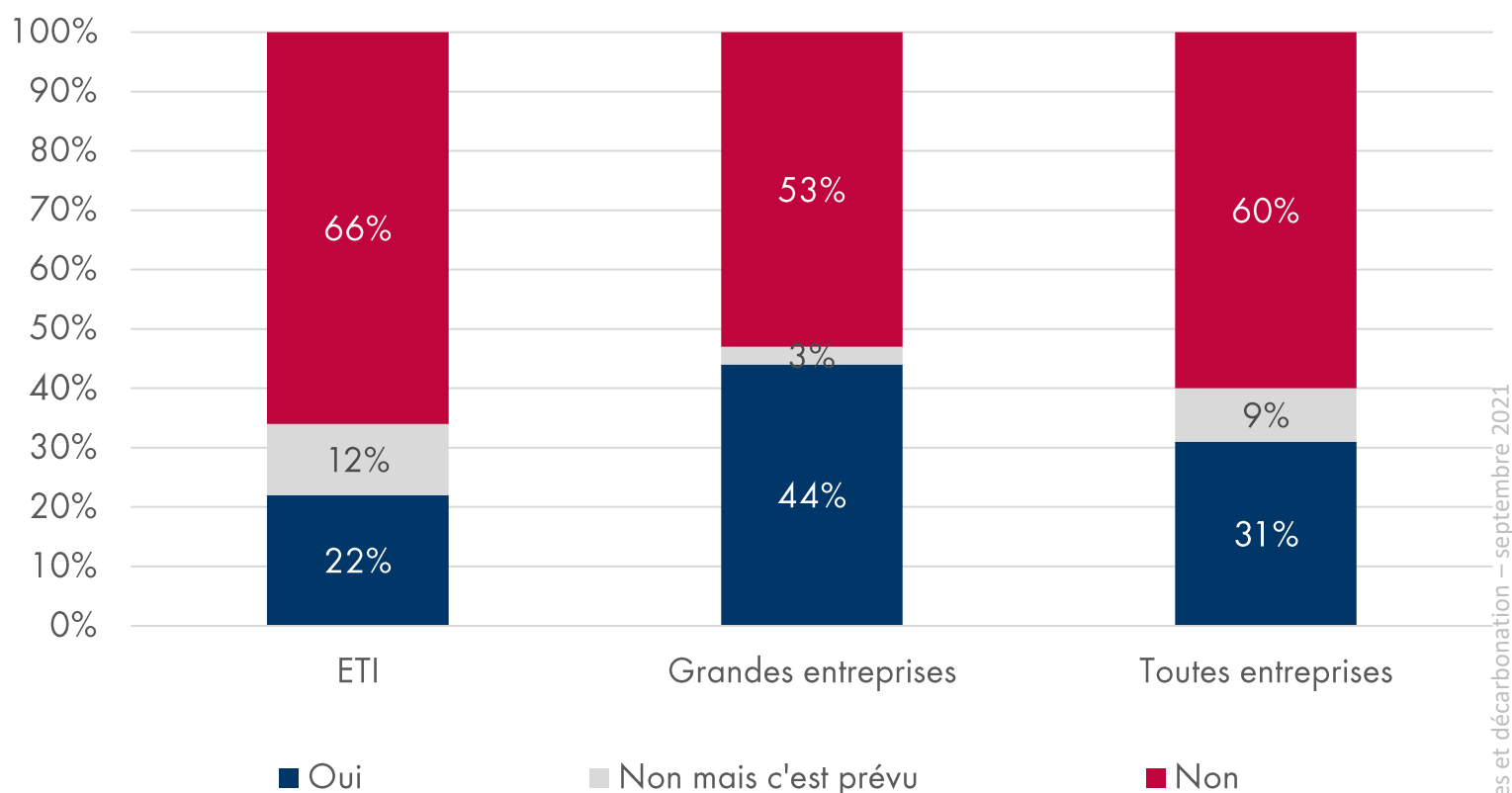
★ Comment qualifieriez-vous la collaboration entre les équipes en charge de la décarbonation et le(s) département(s) transport / logistique / supply chain de votre entreprise ?



★ Mais, là encore, que se passe-t-il lorsque l'on s'intéresse spécifiquement au transport de marchandises ? Les entreprises sont-elles structurées pour agir efficacement sur la décarbonation du fret ? Le constat est davantage mitigé – ce sera d'ailleurs souvent le cas. 23% des répondants seulement rapportent que leur entreprise ont intégré une fonction RSE à leur service supply chain. 28% estiment pour leur part que, même sans intégration directe, la collaboration entre les équipes chargées de la décarbonation et celles en charge du fret est étroite.

★ En revanche, 49% jugent cette collaboration soit inexistante, soit très ponctuelle. Autrement dit, il reste encore du chemin à faire pour que la préoccupation des GES soient pleinement prise en compte dans le fonctionnement des services transport.

★ Au sein de votre entreprise, des cadres en charge du transport ont-ils été formés aux enjeux de décarbonation au cours de ces deux dernières années ?

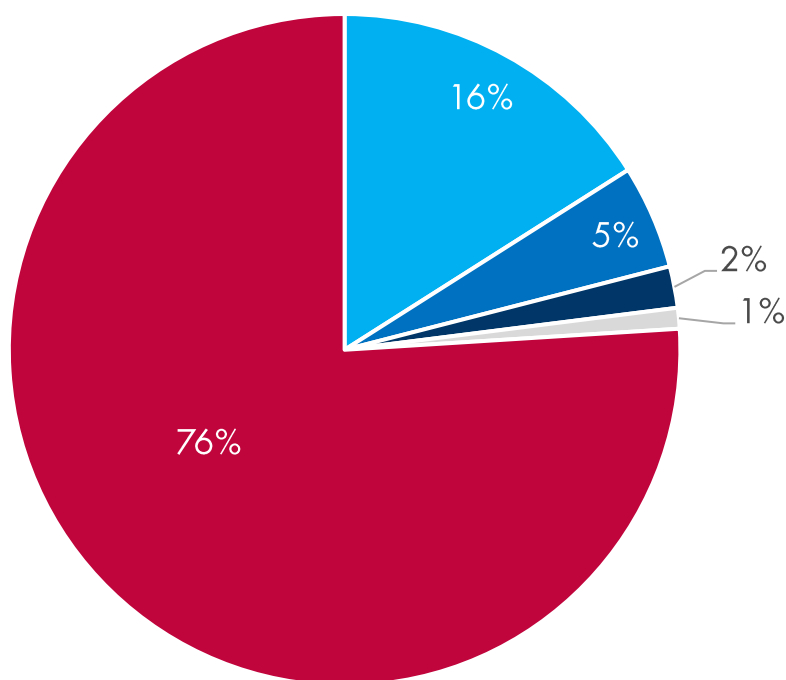


★ La problématique clé de la formation des équipes transport aux enjeux de décarbonation est enfin largement ignorée : seuls 31% des répondants déclarent que leur entreprise a formé des cadres en charge du transport à ces sujets au cours des 2 dernières années. Si, sur le terrain, on constate une accélération ces derniers mois, qui sera à confirmer l'an prochain, cette proportion demeure largement insuffisante. Sans maîtrise des enjeux de décarbonation, jamais les décideurs et professionnels du transport ne pourront imaginer et surtout mettre en place des leviers ambitieux de réduction des émissions de GES.

III- Moyens



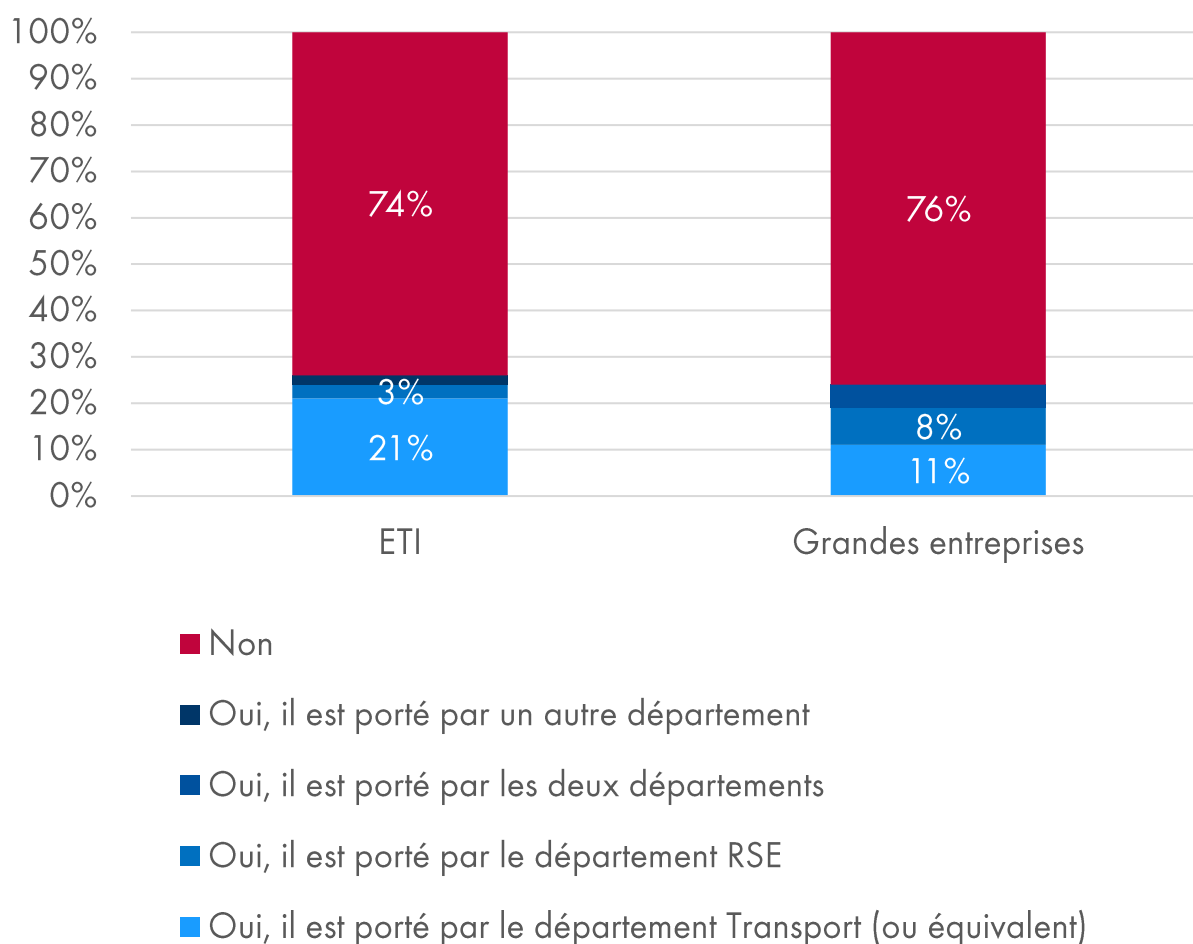
✦ Dans votre entreprise, un budget dédié à la réduction des émissions GES est-il alloué au transport de marchandises ?



- Oui, il est porté par le département Transport (ou équivalent)
- Oui, il est porté par le département RSE
- Oui, il est porté par les deux départements
- Oui, il est porté par un autre département
- Non

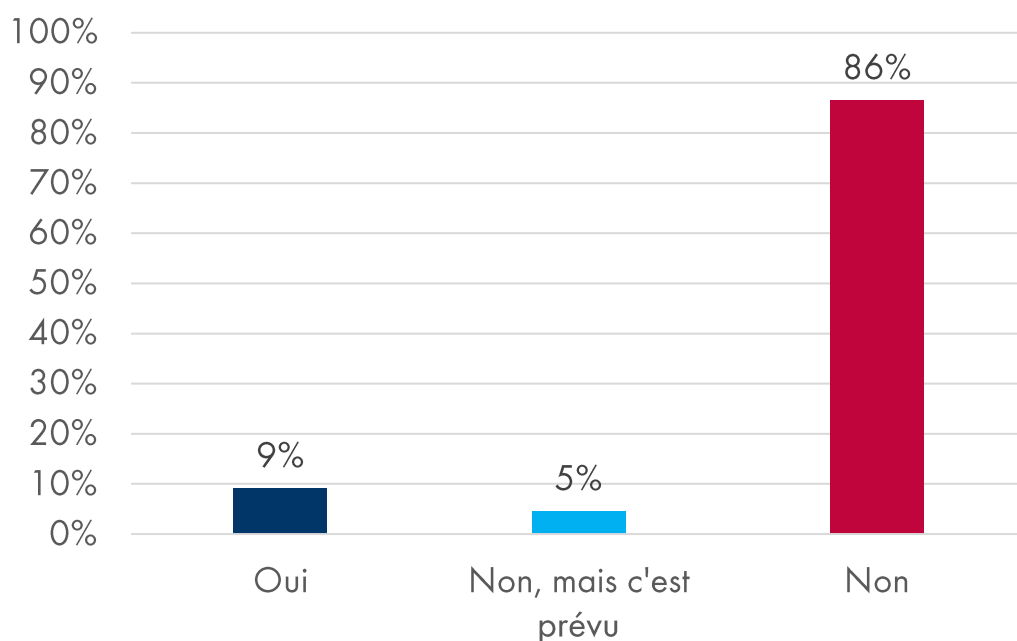
- ✦ La question de la formation des cadres rejoint celle des moyens alloués à la transition bas-carbone du transport de marchandises. On parle évidemment de budgets, mais aussi d'outils, de méthodes et d'accompagnement.
- ✦ En matière climatique comme en toute autre, l'argent est le nerf de la guerre. Les objectifs, les organisations et, bien entendu, les bonnes intentions ne sont rien sans financements. Et, à ce stade, force est de constater que les entreprises n'ont pas pris la mesure des enjeux. 24% des répondants seulement déclarent que leur entreprise consacre un budget à la réduction des émissions de GES du fret. On rappelle à cette occasion que la décarbonation du fret n'est pas un « simple » enjeu de bienveillance humaniste – ce qui, étant donné l'ampleur des bouleversements climatiques qui nous attendent, devrait somme toute suffire. Cela va plus loin.

- ✦ Economiquement, c'est également une nécessité impérieuse. Pourquoi ? D'une part, le pétrole est une ressource qui va être amenée à la fois à se raréfier et à se renchérir. D'autre part, les pouvoirs publics agissent activement pour réduire l'usage des carburants fossiles, une tendance qui devrait finir d'ici quelques années par le rendre insoutenable – économiquement cette fois. Dès lors, tout maillon d'une chaîne d'approvisionnement dépendant de ces carburants est à risque. Plus l'entreprise est internationalisée, plus sa supply chain est complexe, et plus le nombre de maillons concernés augmente. Pourtant, matière budgétaire, les grandes entreprises font même légèrement moins bien que les ETI.



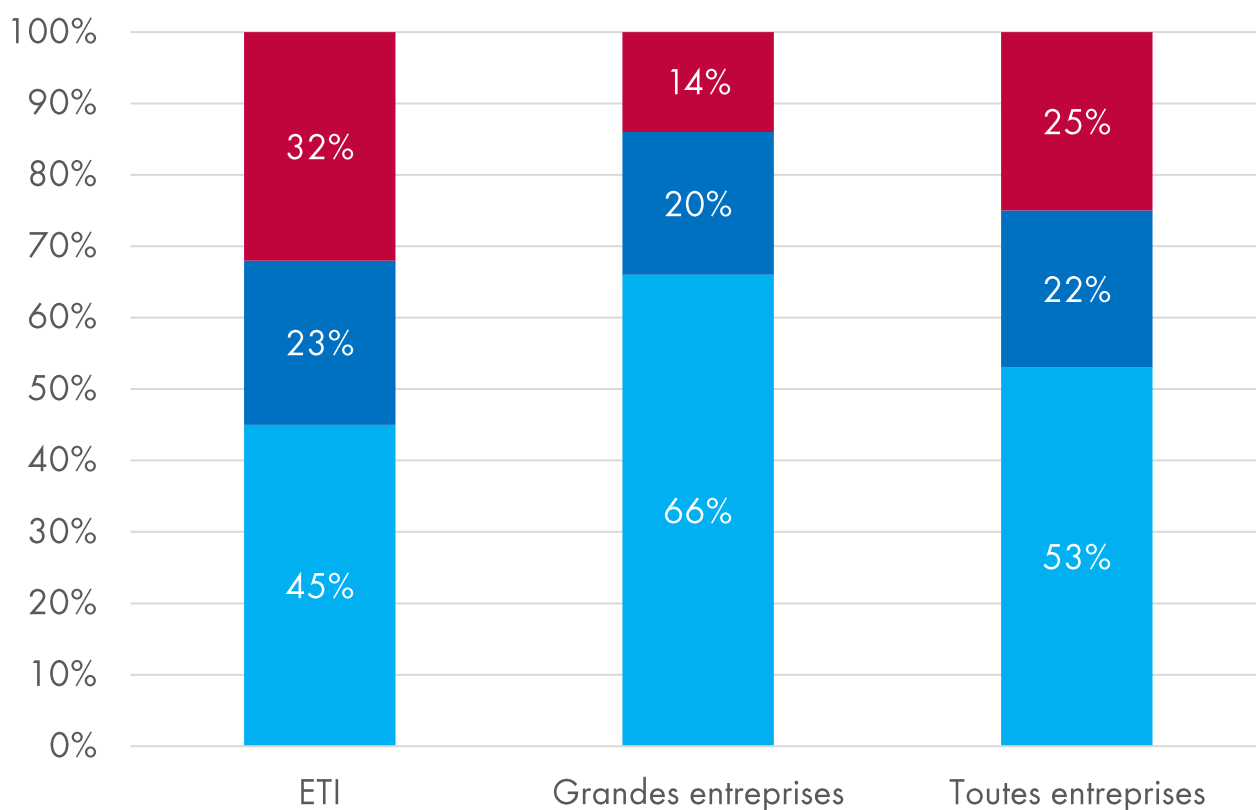
- ✦ Une fois cette composante risque prise en compte, les efforts de décarbonation du fret doivent nécessairement dépasser le stade des actions de communications. Il s'agit d'un virage stratégique vital à prendre, et ce type de manœuvre implique de lourds investissements. Oui, les solutions de transport décarbonées sont en général encore un peu plus chères que leurs alter-egos thermiques. Oui, certains leviers de réduction impliquent de dégager du temps et des ressources. La transition, nécessaire, se fera à ce prix : inutile d'espérer réaliser quoique ce soit de significatif sans y consacrer de budget.

✦ Une partie de votre rémunération dépend-elle de l'atteinte d'objectifs de réduction des émissions de GES du transport ?



✦ C'est également sur l'humain qu'il faut investir. On a déjà vu que le compte n'y était pas sur la formation. L'incitation n'est pas non plus au rendez-vous : seuls 14% des professionnels interrogés ont – ou vont avoir – une rémunération variable dépendant de la réduction des émissions de GES du fret. Ce n'est pas tout à fait négligeable, mais c'est bien trop peu. On sait que nombre d'entreprises sont friandes de rémunérations variables en ce qui concerne les objectifs économiques, individuels ou collectifs, qui sont perçus, à tort ou à raison, comme motivants. Leur absence sur les enjeux climatiques est un signal, subtil, de lacunes dans les ambitions des donneurs d'ordres.

✦ Avez-vous connaissance de la quantité d'émissions de GES issues du transport de marchandises au sein de votre entreprise ?



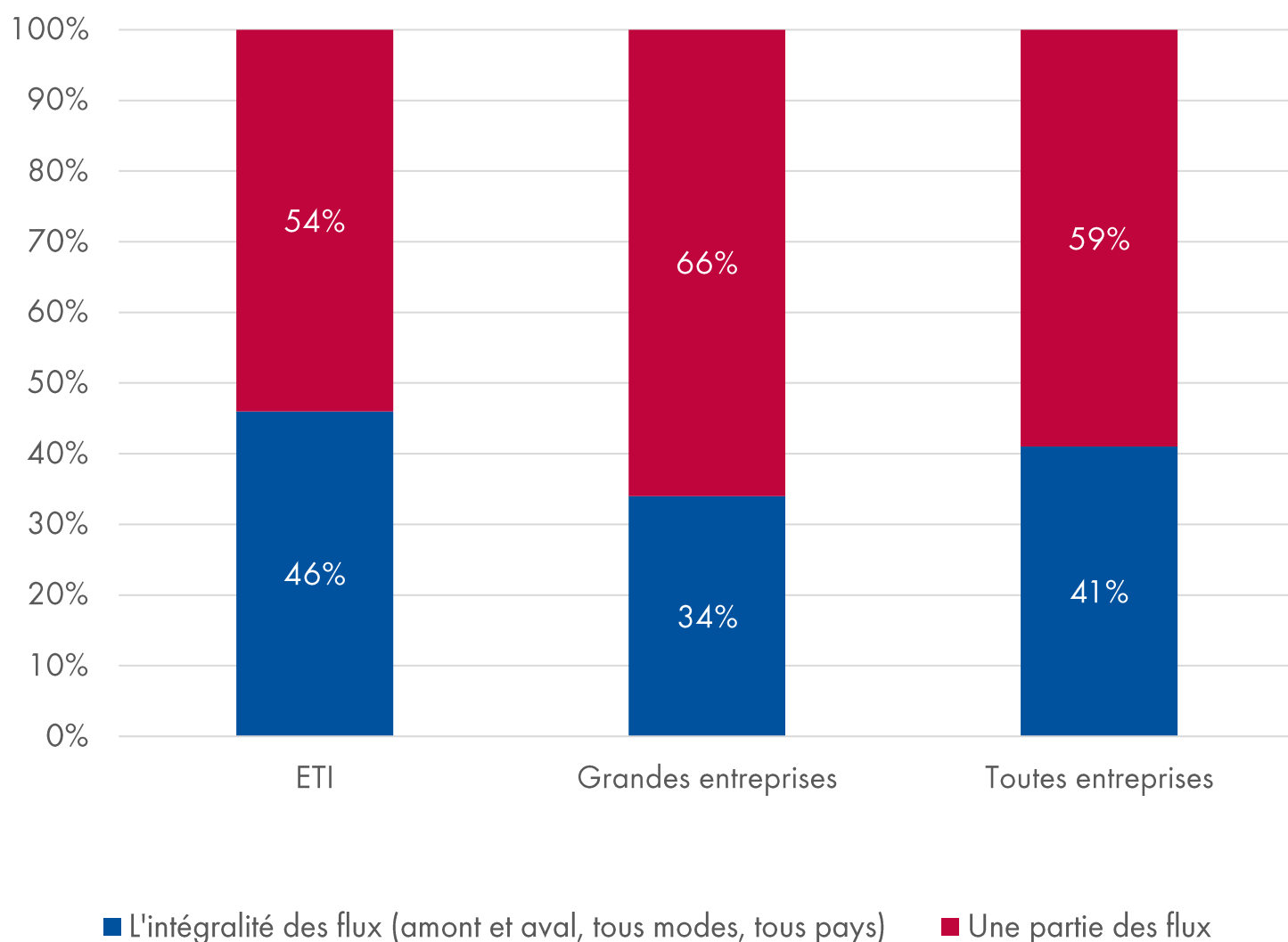
■ Non et je ne sais pas si elle est calculée

■ Non, mais je sais qu'elle est calculée et/ou on me demande de fournir des données pour le calcul

■ Oui

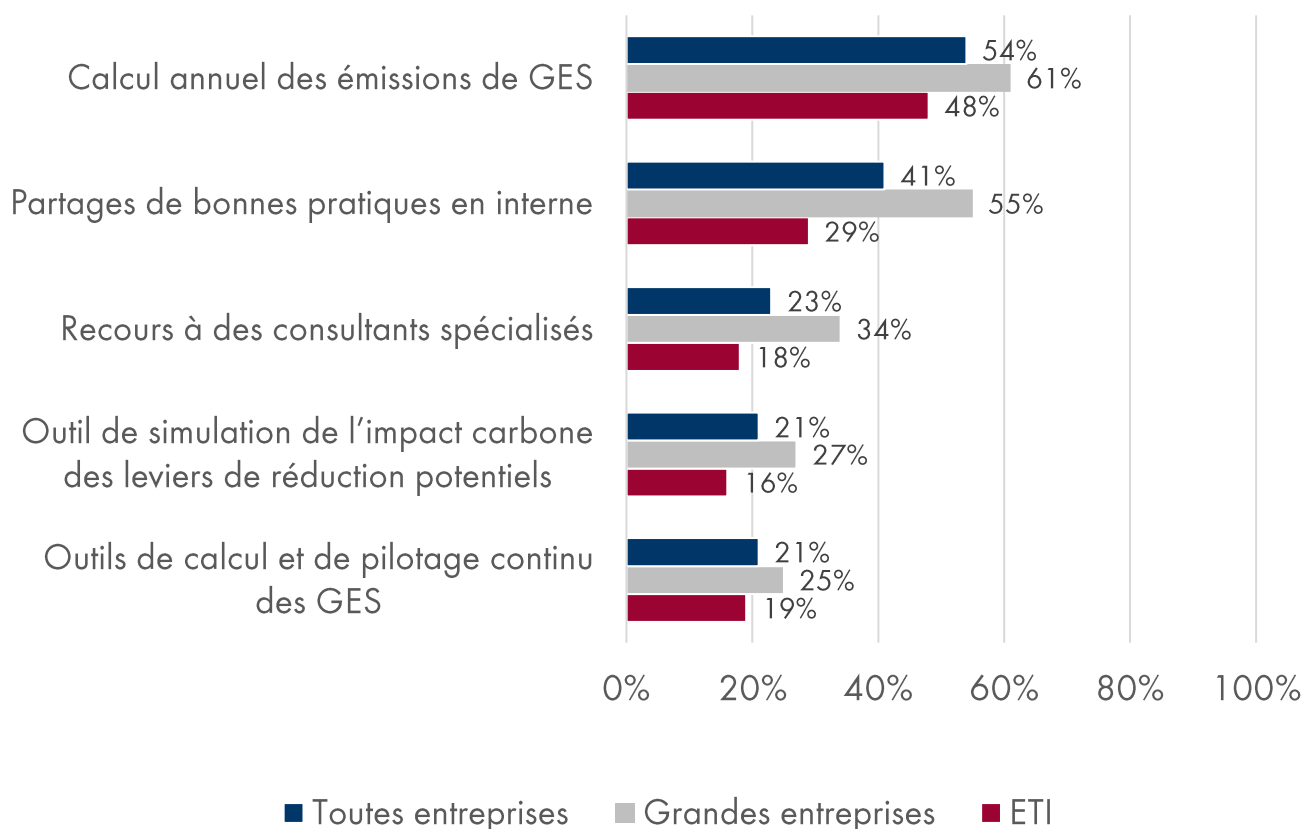
✦ Les moyens d'agir ne sont toutefois pas seulement directement financiers. Les outils mis à disposition des équipes, qu'ils soient logiciels ou méthodologiques, conçus en interne ou acquis sur le marché, sont également à prendre en compte. Les professionnels sondés disposent-ils des bonnes clés pour mener à bien des missions de réduction de l'empreinte carbone du fret ? Commençons par le commencement : pour agir sur son empreinte carbone, il est déjà nécessaire de savoir d'où l'on part et, donc, de la calculer. A première vue, la situation semble plutôt favorable : 75% des répondants déclarent que leur entreprise calcule les émissions de GES du fret – pour 53% ils en connaissent même le montant. Ces taux montent respectivement à 86% et 66% au sein des grandes entreprises.

✦ Si vous avez répondu "Oui" à la question précédente : pour quel périmètre l'impact carbone du transport est-il calculé ? Sinon, merci d'ignorer la question.



✦ Toutefois, tout est affaire de détails : parmi ceux qui connaissent le niveau d'émission du transport utilisé par leur employeur, seuls 41% font état d'un calcul exhaustif - flux amont & aval, pour tous modes et tous pays. Pour les autres, l'impact carbone n'est calculé que sur une partie des flux. Les grandes entreprises, victimes sans doute de la complexité de leur réseau logistique, font là moins bien que les ETI. Les conséquences d'un calcul incomplet sont potentiellement majeures : non seulement les entreprises concernées ne peuvent agir que sur une part limitée de leurs émissions de GES, mais, en plus, elles ne sont informées que d'une fraction des risques liés à leur dépendance aux carburants fossiles.

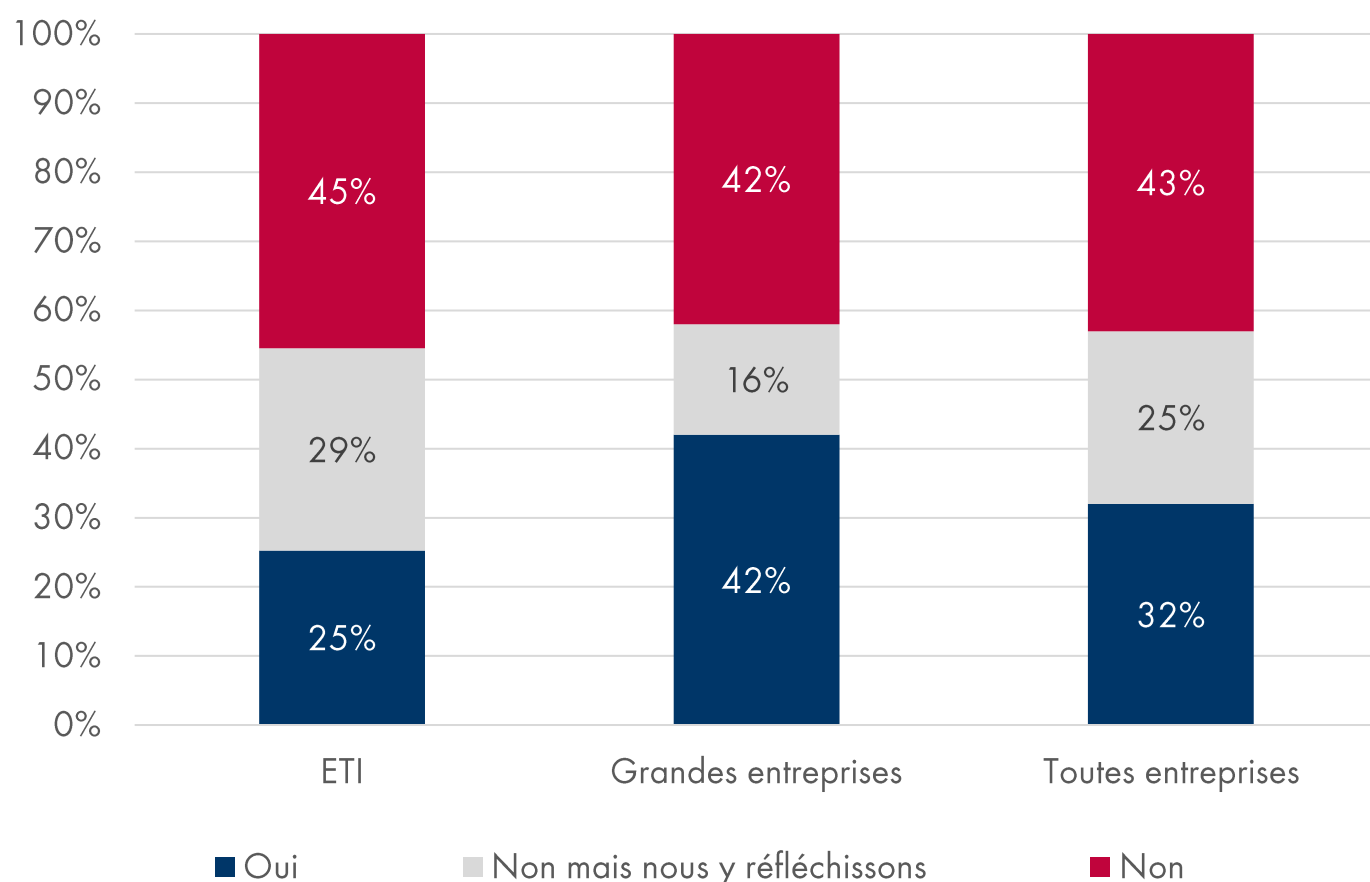
✦ De quels moyens votre entreprise dispose-t-elle pour travailler sur l'impact carbone du transport de marchandises ?



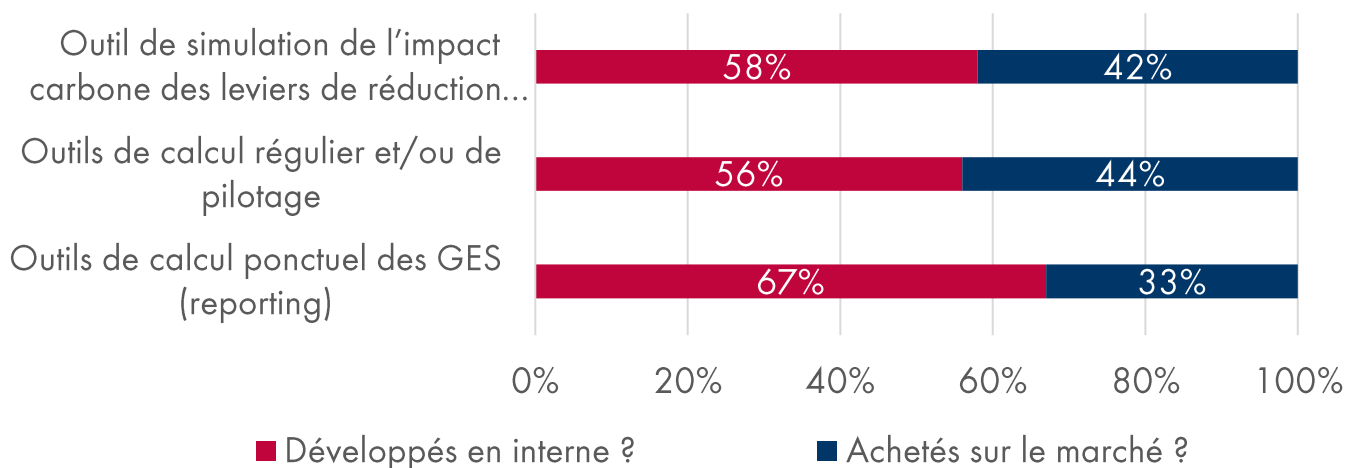
- ✦ En termes de moyens, le panorama s'assombrit davantage encore quand on se penche sur l'exploitation qui est faite du calcul et, notamment, les outils en place. Le premier niveau de maturité consiste à produire un reporting à partir d'un calcul annuel. Cela permet notamment d'alimenter de façon un peu plus détaillée le rapport annuel non-financier et de mettre en lumière le rôle du fret dans les émissions de l'entreprise. Ici, le constat est assez favorable, 54% des répondants affirmant que leur entreprise est dotée d'un outil de calcul annuel des GES du fret.
- ✦ Un calcul annuel, toutefois, ne fournit qu'une prise limitée sur les émissions : c'est une photographie à un instant T, qui ne permet pas de mettre en relief les informations. Pour vraiment comprendre l'empreinte carbone de son fret, il faut suivre son évolution et disposer d'une remontée d'indicateurs régulière. Plusieurs outils sur le marché le permettent, sans compter la possibilité de produire ces indicateurs en interne. Ce deuxième niveau, celui du pilotage, est loin d'avoir été atteint par tous : seuls 21% des répondants estiment que leur employeur a déployé un outil dédié.
- ✦ Enfin, reste le troisième niveau de maturité : la simulation. En effet, il est impossible de mettre en place des plans de réduction sans pouvoir estimer leurs efficacité. Ces outils de simulation, là encore, sont très peu présents au sein des entreprises : là aussi, seuls 21% des répondants déclarent que leur entreprise en est équipée.

- ✦ Pour faire écho à l'absence de budget constatée précédemment, il est intéressant de noter que les donneurs d'ordres semblent déterminés à atteindre leurs objectifs de réduction des émissions de GES du fret en mobilisant des ressources internes plutôt qu'en s'adressant au marché. Aussi, le partage de bonnes pratiques en interne est un moyen mobilisé par les entreprises de 42% des répondants. C'est un levier intéressant, qui a l'avantage de ne pas coûter grand-chose, mais qui est fatalement à mettre en relief avec les fortes lacunes de formation mises en avant par cette enquête.
- ✦ Les cabinets de conseil ne sont sollicités par les employeurs que de 24% des professionnels interrogés.
- ✦ Toutefois, les donneurs d'ordres semblent s'intéresser aux dispositifs permettant d'encadrer leurs efforts, que ce soit via une méthodologie ou des objectifs réalistes. On peut prendre l'exemple, en France, de FRET21, porté par l'ADEME et l'AUTF et dédié spécifiquement aux chargeurs. 57% des professionnels interrogés déclarent que leur employeur a rejoint, ou envisage un tel dispositif.

✦ **Votre entreprise a-t-elle rejoint un dispositif / programme dédié à la réduction des émissions de GES du transport de marchandises ? (par exemple FRET21)**

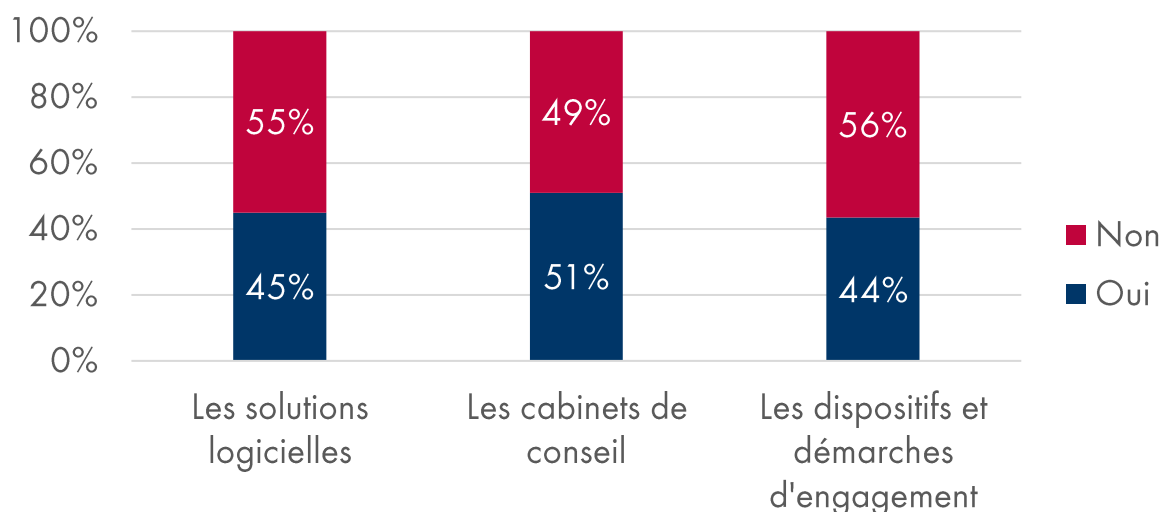


✦ Si vous disposez d'outils de calcul ou d'indicateurs de suivi, sont-ils :



- ✦ Les outils évoqués dans le paragraphe précédent sont, quand ils existent, développés en interne plutôt qu'achetés sur le marché. Ainsi, c'est le cas pour le calcul annuel des émissions pour 67% des répondants. Mais, et c'est déjà beaucoup plus surprenant, les professionnels dont l'entreprise est équipée d'outils de pilotage ou de simulation rapportent à plus de 50% qu'ils ont été développés en interne.
- ✦ Produire, développer et entretenir des outils d'une telle complexité est généralement une tâche lourde et laborieuse, même si elle donne l'illusion de réaliser des économies en utilisant des ressources existantes. Alors, pourquoi poursuivre dans cette voie ? Les donneurs d'ordres sont-elles bien informées des solutions existant sur le marché ? A priori, ce n'est pas le cas. Les sondés déclarent à 49% que leur entreprise n'est pas suffisamment informée concernant le conseil, et à 55% pour ce qui est des logiciels. Même les dispositifs cadres, pourtant populaires, semblent peiner à se faire connaître : 54% estiment que leur entreprise n'est pas suffisamment informée à ce sujet.

✦ Estimez-vous que votre entreprise est bien informée sur les solutions externes qui pourraient l'aider à agir et notamment :



IV- Leviers

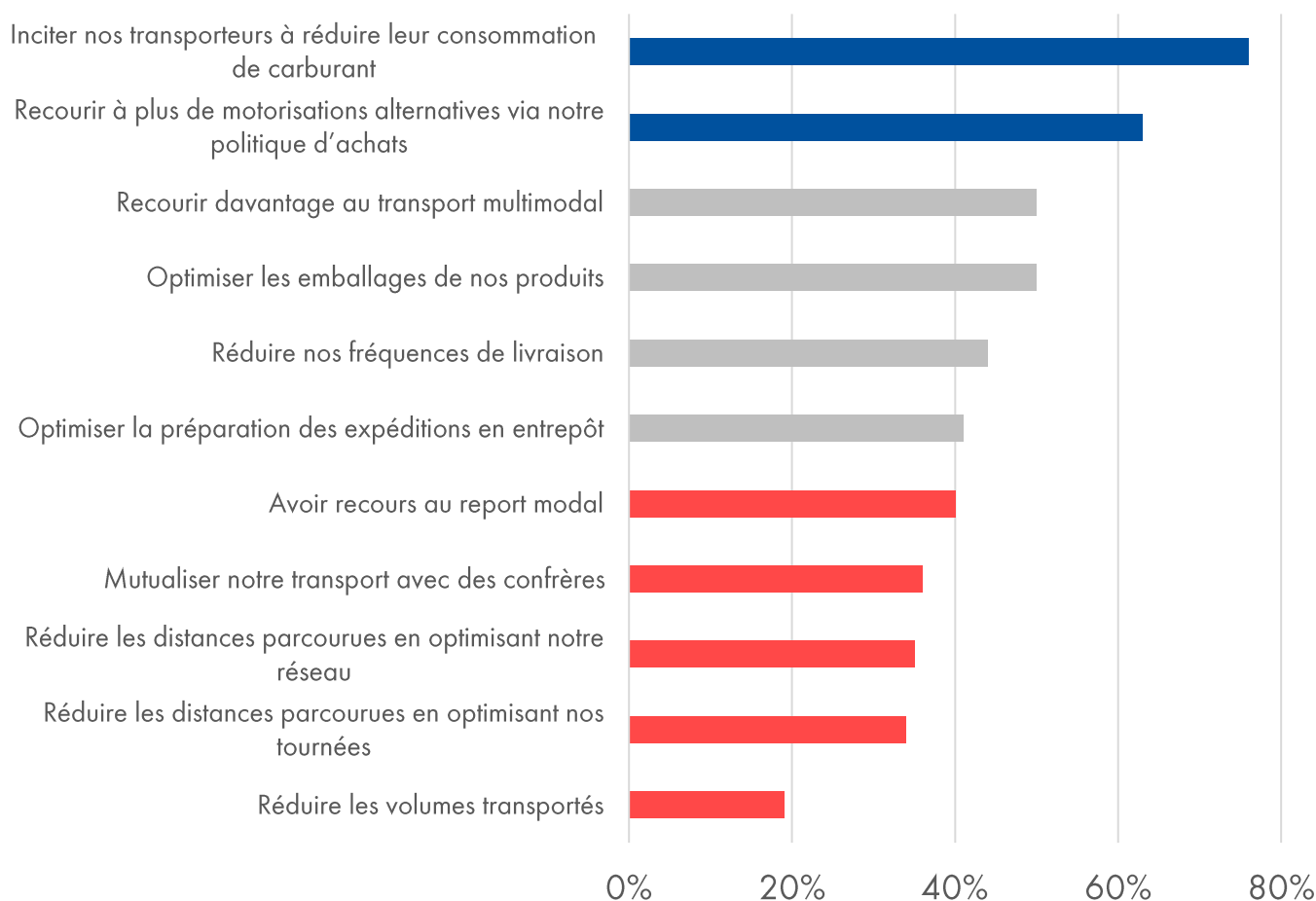


IV- Leviers

✦ Reste la dernière question, et sans doute la plus importante : les modes d'action envisagés par les entreprises pour réduire les émissions de GES de leur transport. Les leviers de réduction sont à ranger en cinq catégories :

- Décarbonation du mix énergétique via l'utilisation de motorisations alternatives. Il s'agit surtout d'un levier achats, le transport étant largement externalisé
- Amélioration de l'efficacité énergétique pour les motorisations thermiques : on parle ici d'écoconduite, de véhicules plus récents, de pneus basse consommation... Là encore il s'agit de facto d'un levier essentiellement achat.
- Densification du transport : cela consiste à améliorer le taux de remplissage, en réduisant les fréquences de livraison ou en mutualisant par exemple.
- Report modal : l'entreprise reporte des flux sur un mode moins émetteur, par exemple en passant du routier au rail ou de l'aérien au maritime.
- Sobriété : l'objectif est de réduire les distances parcourues ou les volumes transportés – par exemple en réduisant le poids des supports de manutention

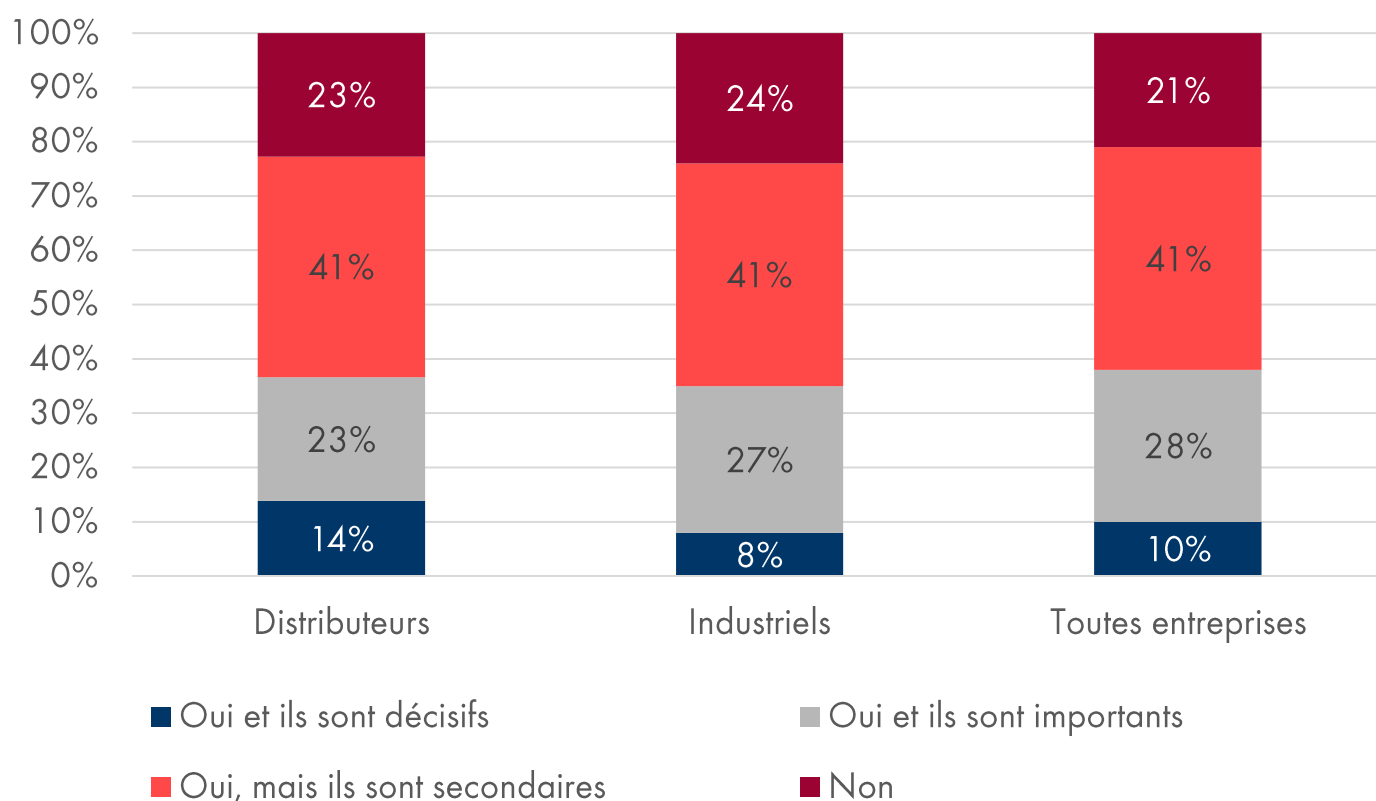
✦ Selon vous, quels leviers de réduction d'émissions de GES seraient applicables techniquement et économiquement aux opérations de transport de votre entreprise ?



- ✦ On peut aussi segmenter ces leviers autrement : ceux qui nécessitent des changements internes aux donneurs d'ordres, et ceux dont la charge repose essentiellement sur les transporteurs. Et, le moins que l'on puisse dire, c'est que les donneurs d'ordres semblent se reposer significativement sur leurs prestataires.
- ✦ Parmi les 10 leviers proposés par l'enquête, dont les répondants ont dû juger de la pertinence technique comme économique, 2 se détachent nettement. 76% citent la possibilité d'inciter leurs transporteurs à réduire leur consommation de carburant (écoconduite, véhicules récents...). Quant au levier achat permettant de décarboner le mix énergétique, autrement dit favoriser les transporteurs proposant des motorisations alternatives lors des appels d'offres, il est considéré comme pertinent par 63% des professionnels consultés. Ces deux leviers sont les seuls à dépasser la barre symbolique des 50%.
- ✦ Ces réponses correspondent bien à ce qui est observé sur le marché, où les donneurs d'ordres, de plus en plus, intègrent des listes conséquentes de critères environnementaux à respecter. Bien entendu, les transporteurs ont un rôle à jouer dans la décarbonation du fret, et c'est une excellente nouvelle de constater que les donneurs d'ordres sont décidés à utiliser l'incitation pour enclencher le mouvement. Néanmoins, on peut se demander si les donneurs d'ordres ne cherchent pas à se décharger de leurs responsabilités.
- ✦ Plus les leviers sont techniques, ou potentiellement coûteux, moins ils sont populaires. La sobriété transport ? La réduction des distances, via l'optimisation des tournées ou des modifications du réseau, ne recueille respectivement que 34% et 35% des suffrages. L'amélioration du remplissage ? Le constat n'est pas plus réjouissant. La réduction des fréquences de livraison n'est citée que par 44% des répondants, la mutualisation par 34%. En bref, les leviers internes, techniques, sont relativement négligés, alors même qu'ils sont, d'une part, potentiellement très efficaces et, d'autre part, le plus souvent intéressants économiquement.
- ✦ Par ailleurs, se reposer uniquement sur les transporteurs pose un problème. Les prestataires de transport ont généralement une capacité d'investissement limitée, le secteur étant abonné aux faibles marges. Aussi, fixer des cahiers des charges environnementaux à rallonge sans ajuster les tarifs en conséquence relève du vœu pieux. Les donneurs d'ordres sont-ils prêts à payer plus cher pour moins émettre ?

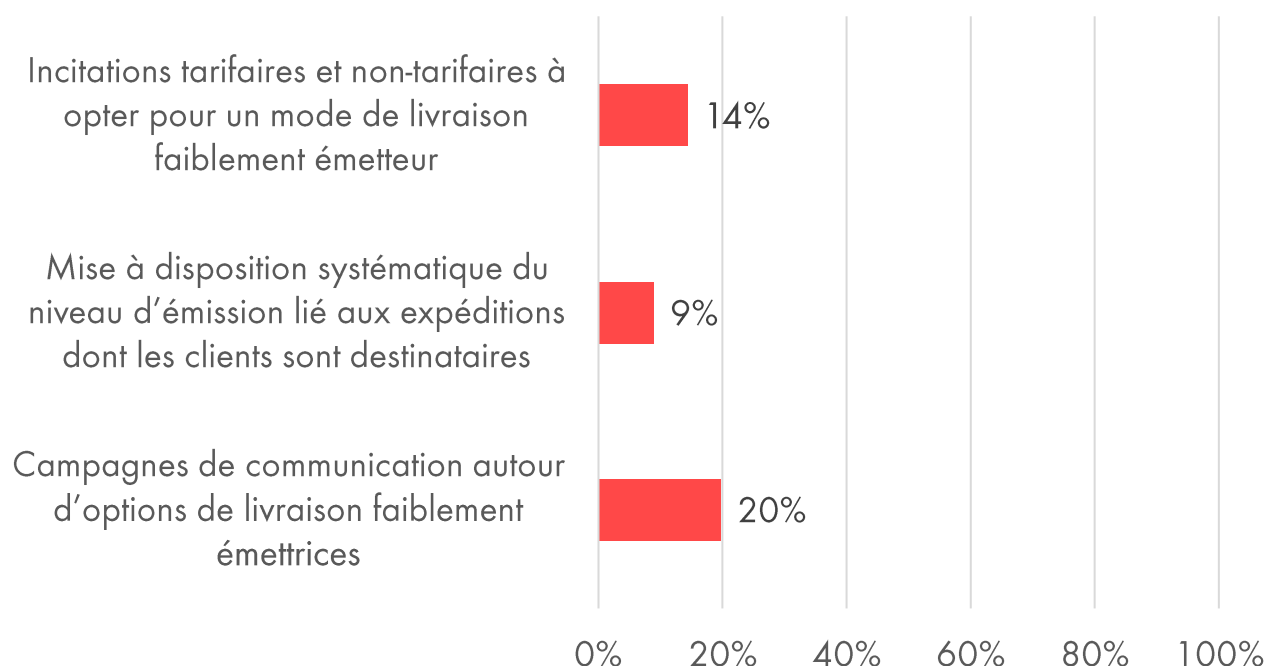
✦ Rien n'est moins sûr. In fine, les listes à rallonge de critères environnementaux dans les appels d'offres ne sont même pas vraiment exploitées. Si 79% des répondants déclarent que leur entreprise intègre de tels critères, ils ne sont que 10% à estimer que ceux-ci sont décisifs, et sont en revanche 41% à les considérer comme secondaires. Les grandes entreprises font un peu mieux, avec respectivement 18% et 36%. On le devine toutefois, le tarif et la qualité du service ne sont pas près d'être détrônés.

✦ La politique d'achat de transport de votre entreprise intègre-t-elle des critères environnementaux et, si oui, quel est leur poids dans le processus de décision ?



✦ On le rappelle, la décarbonation du fret passera nécessairement par des investissements significatifs, et les transporteurs ne seront pas en capacité de les réaliser seuls. Une logique partenariale s'impose. On en est visiblement encore assez loin. L'amélioration des relations fournisseurs – dont font partie les transporteurs – est la motivation la moins citée par les répondants pour laquelle les entreprises entament la décarbonation de leur fret (seuls 13% estiment qu'elle y contribue fortement.) Surprenant, quand on met cela en face des attentes qui pèsent sur les prestataires de transport.

✦ Quelles actions votre entreprise mène-t-elle auprès de ses clients pour réduire l'impact carbone de la livraison ?



✦ A l'autre bout de la chaîne, le sujet des destinataires n'est que très peu traité. Seuls 20% des répondants déclarent que leur entreprise communique auprès de leurs clients, essentiellement en B2C on le devine, sur des options de livraison faiblement émettrices. Ils sont 14% dont l'employeur incite ses clients, y compris de façon tarifaire, à opter pour des modes de livraison moins émetteurs de GES. Et, dans la plupart des cas, le destinataire n'aura pas connaissance du niveau d'émissions provoqué par sa commande : les professionnels sondés ne sont que 9% à déclarer que leur entreprise l'en informe.

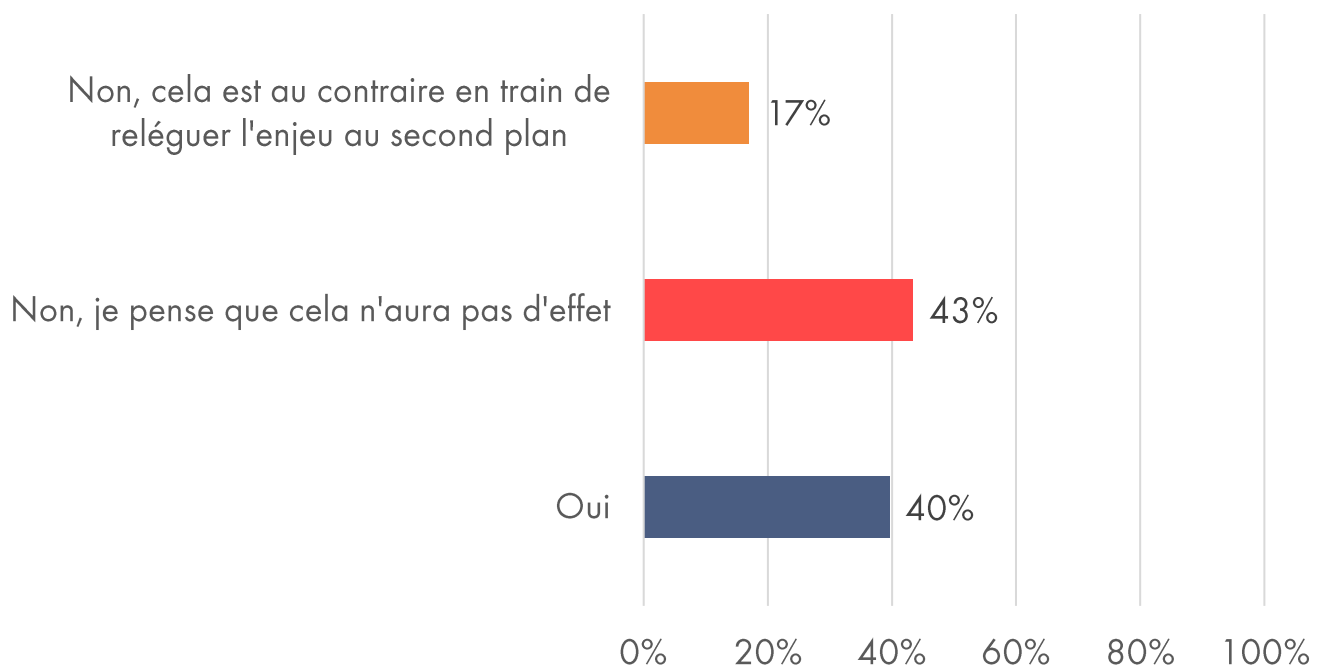
CONCLUSION

Le portrait dressé par cette enquête n'est certes pas vraiment réjouissant. Il y a tout de même des signaux positifs : les enjeux de décarbonation, au sens large, progressent dans la hiérarchie des entreprises, et beaucoup se dotent d'objectifs de réduction et de plans d'action. Néanmoins, le fret semble encore être un peu oublié : la stratégie de décarbonation liée est trop rarement définie, les fondamentaux sont encore incomplets et, surtout, les budgets comme les moyens manquent. Tous les efforts semblent devoir être portés par les transporteurs, qui n'ont pas les ressources

pour agir seuls. Bien sûr, la situation est sans doute largement meilleure qu'il y a quelques années. Mais des progrès lents sont-ils encore satisfaisants à l'heure de l'urgence climatique ? La crise du COVID ne risque-t-elle pas de ralentir ce mouvement déjà bien insuffisant ? Terminons sur une note positive : les sondés ne sont que 17% à craindre cette perspective. Au contraire, 40% d'entre eux estiment que cette crise va servir d'accélérateur à la décarbonation du fret.

Carbone 4 & bp2r

- ✦ Pensez-vous que la crise sanitaire et économique actuelle s'accompagne(ra) d'une accélération de la transition bas-carbone du transport au sein de votre entreprise ?





Suivez-nous sur [LinkedIn](#)

www.carbone4.com/

54 rue de Clichy 75009 PARIS, France
+33 (0)1 76 21 10 12 | contact@carbone4.com



Suivez-nous sur [LinkedIn](#)

www.bp2r.eu

5 rue des Mathurins 75009 PARIS, France
+33 (0)1 80 48 16 60 | contact@bp2r.eu