



TRANSPOREON



Smart Freight  
Centre

# Décarbonation du fret 2022

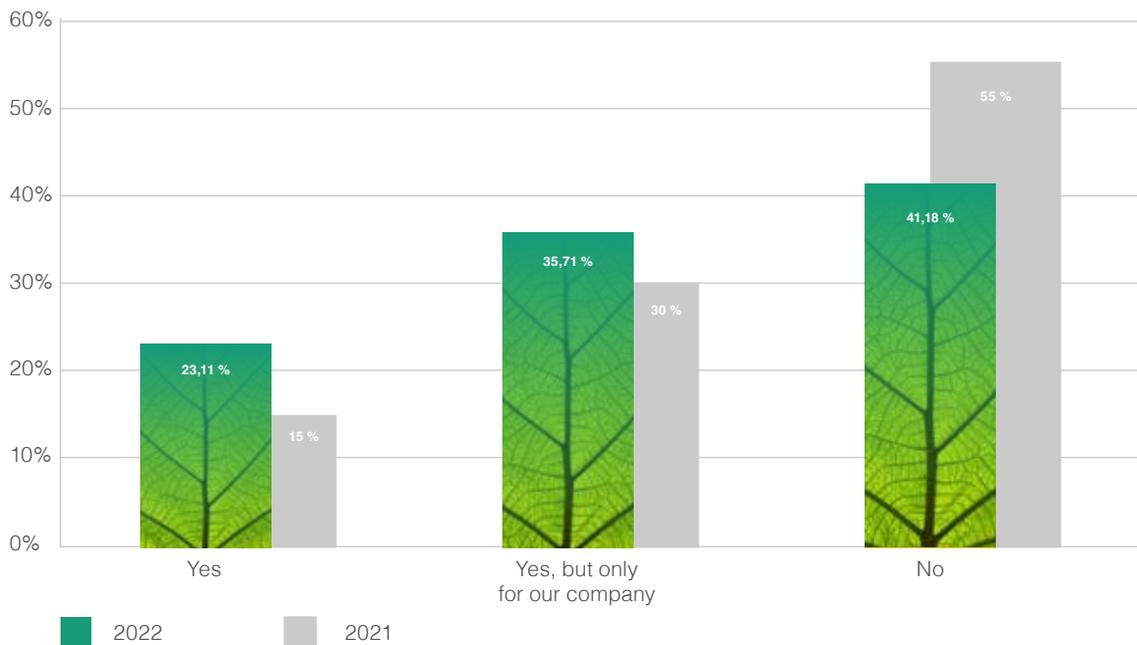
Où en sont les expéditeurs et les  
transporteurs sur la voie du zéro  
carbone ?

# Résumé Exécutif

**La décarbonisation du fret est en bonne voie.** . Nous pouvons arriver à cette conclusion en examinant cette enquête, menée pour la troisième année consécutive (2020 sur les transporteurs uniquement). En comparant les réponses fournies en 2021 avec celles de 2020, nous n'avons pu identifier de différences significatives. Le rapport de 2022 apporte toutefois quelques changements majeurs.

Le nombre de transporteurs qui ont affirmé être en mesure de calculer les émissions de CO2 liées au transport est passé de 46 % en 2020 à 59 % en 2022. En outre, 8 % de plus que l'année précédente (et dont 23 % ont confirmé qu'ils peuvent calculer leurs émissions CO2 en détail).

## Transporteurs : Votre entreprise est-elle aujourd'hui en mesure de calculer ses émissions de CO2 liées au transport ?

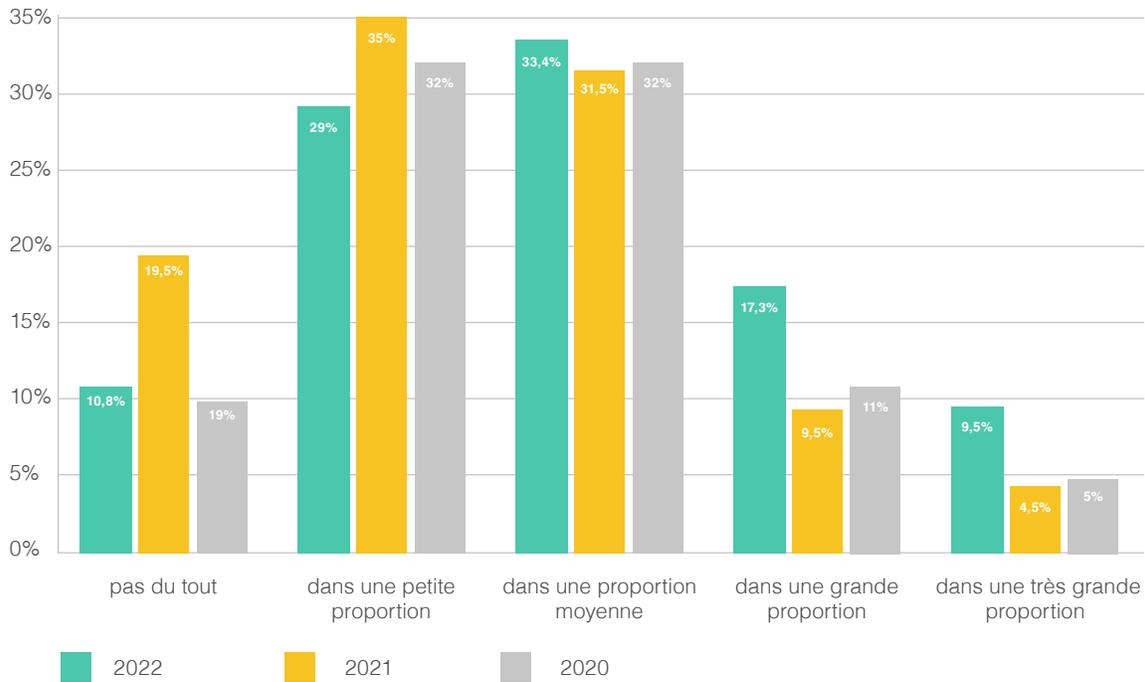


<sup>1)</sup> "La Kuehne Logistics University, le Smart Freight Centre et Transporeon réalisent en partenariat ce rapport annuel depuis 2020. Cette année, l'enquête a été menée en mai 2022. 340 chargeurs et transporteurs ont répondu, parmi lesquels une grande partie d'entités européennes.

Les transporteurs ont considérablement amélioré leur capacité à **calculer les émissions de CO2 par rapport aux années précédentes (de 14% points).**

Les opinions des transporteurs sur la durabilité sont également devenues plus positives. En 2022, 27 % des transporteurs considéraient la durabilité comme une opportunité commerciale importante, contre 16 % en 2020 et 14 % en 2021.

**Transporteurs : Dans quelle mesure les efforts de durabilité environnementale peuvent-ils constituer une opportunité commerciale pour votre entreprise ?**

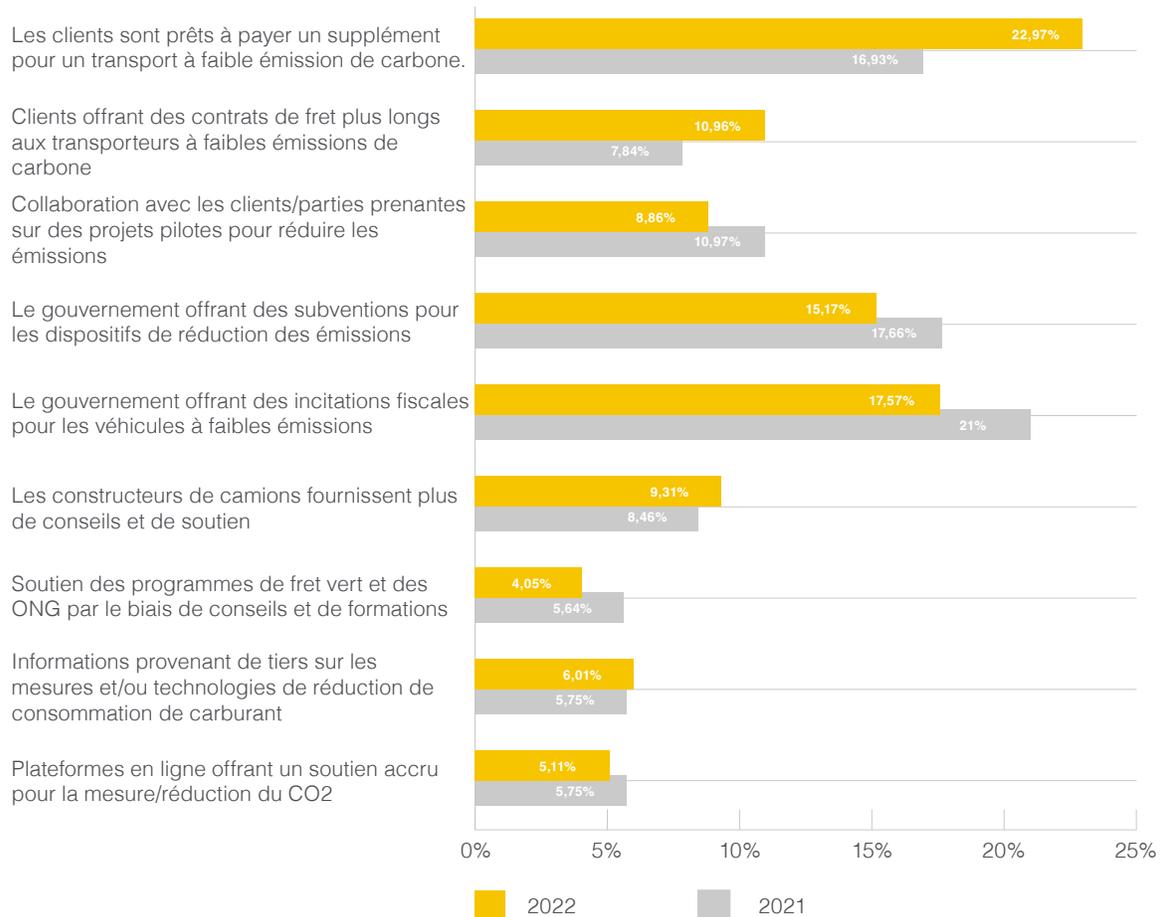


Ces pourcentages en hausse représentent une avancée importante pour les transporteurs. Ces derniers sont directement responsables de la majorité des émissions de CO2 du fret routier (également connues comme « émissions Scope 1 »).

Si l'on examine ce qui pourrait motiver les transporteurs à décarboniser, les incitations financières restent en tête, suivies d'un allongement des contrats de fret permettant aux investissements liés à la décarbonisation d'être rentabilisés.

La proportion de transporteurs qui voient une opportunité commerciale liée à la protection de l'environnement a augmenté par rapport aux années précédentes.

### Transporteurs : Laquelle des mesures suivantes inciterait le plus votre entreprise à réduire ses émissions de carbone ?

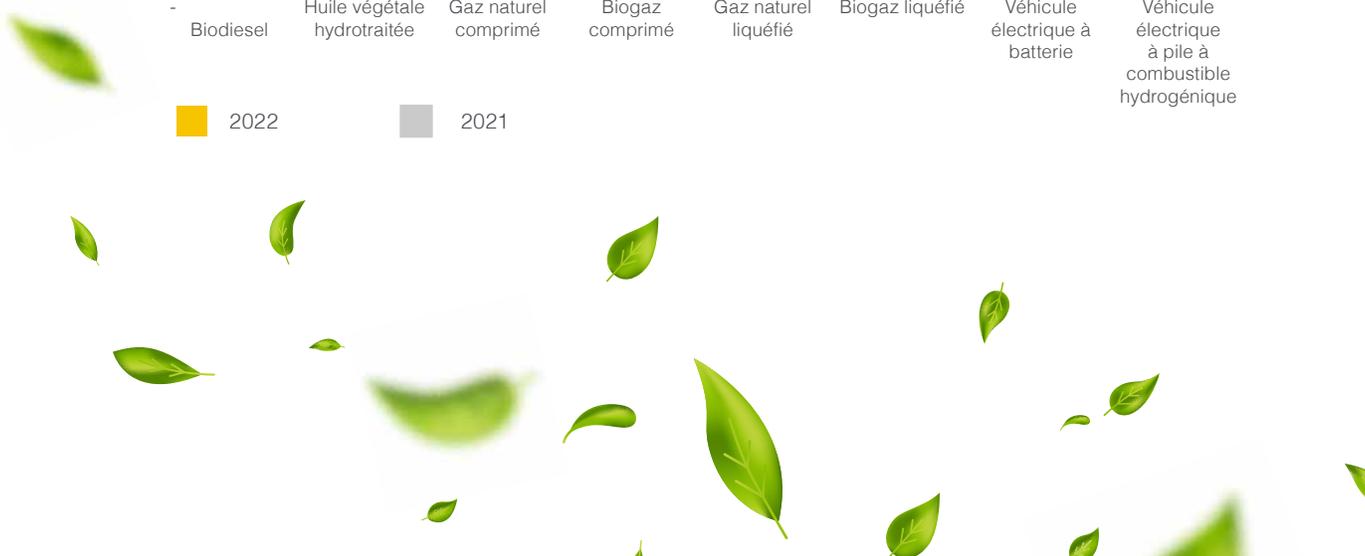
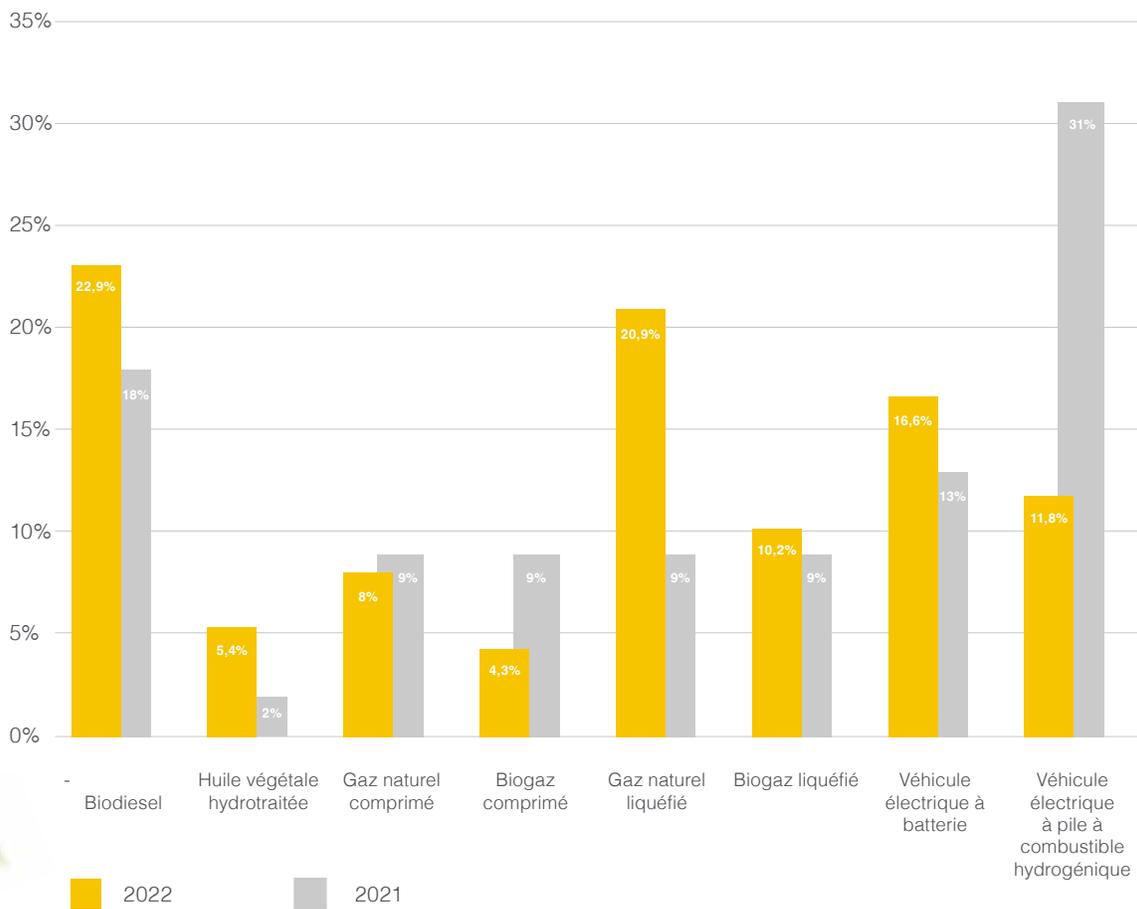


En 2020, les transporteurs ont déclaré que la source d'énergie alternative la plus commune était l'hydrogène, suivie des moteurs hybrides et du biocarburant. Deux ans plus tard, la situation a radicalement changé : le biodiesel arrive désormais en tête (23 %), suivi du GNL (21 %) et des batteries électriques (17 %). L'utilisation des piles à hydrogène est tombée en quatrième position, avec seulement 12 % d'opinions favorables.

Les chargeurs qui paient davantage pour un transport à faible émission de carbone, la réduction des coûts, les incitations fiscales et les subventions restent les principaux facteurs qui motivent les transporteurs à décarboner leurs activités.

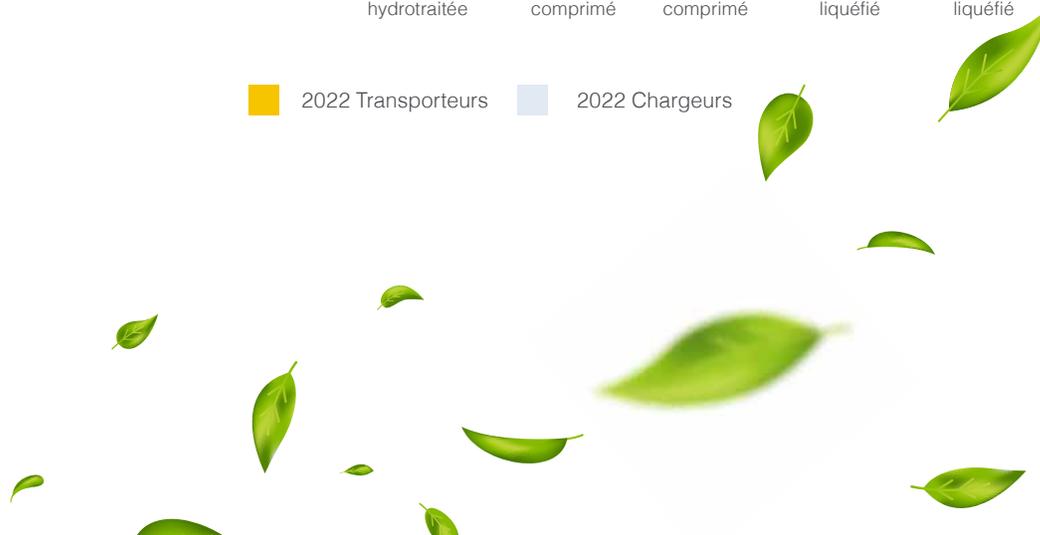
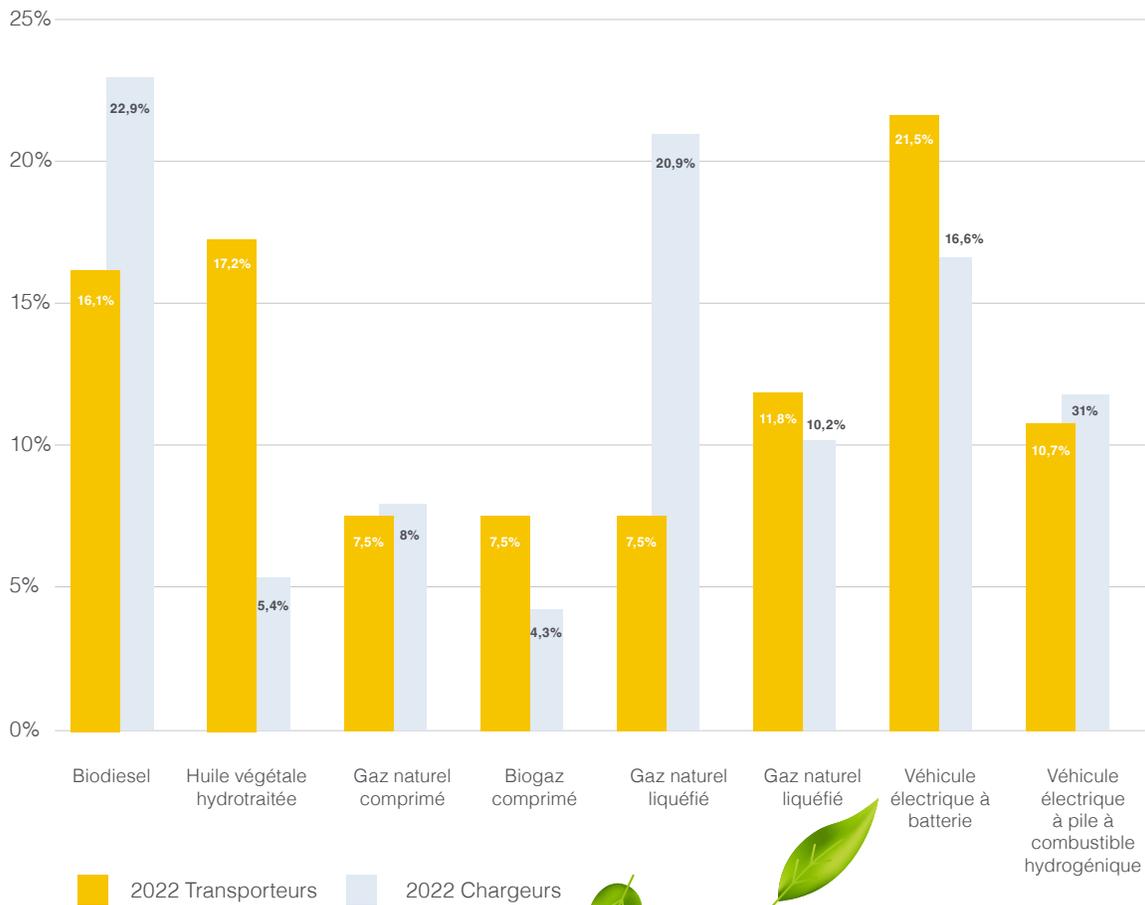
**Pour de nombreux transporteurs**, le biodiesel est l’option la plus facile à mettre en œuvre, car il s’agit d’un carburant qui est déjà mélangé au diesel et qui n’implique aucun investissement en capital. La forte hausse des prix du carburant diesel, le resserrement des marges des transporteurs et l’incertitude quant aux conditions commerciales futures ont pu refroidir l’intérêt pour le rééquipement des flottes avec des véhicules à faible émission de carbone.

**Transporteurs : Quelles sont les solutions d’énergie et de carburant à faible émission de carbone que vous privilégiez ?**



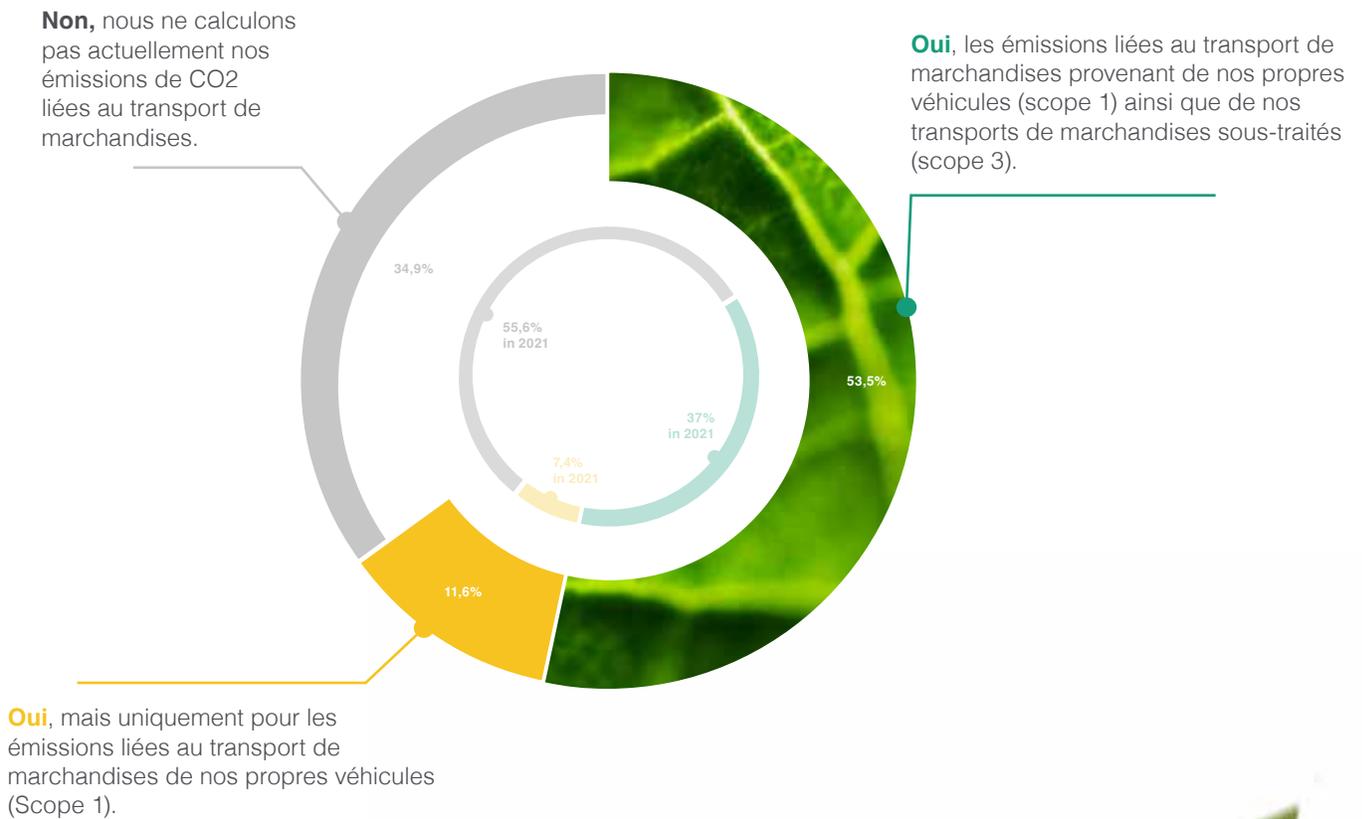
**La communauté de chargeurs** exprime des préférences très différentes : La batterie électrique semble être leur solution préférée (22 %), suivie par l'huile végétale hydrotraitée (HVO) (17 %) et le biodiesel (16 %). Le GNL arrive en dernière position avec moins de 8 % de soutien.

**Chargeurs : Quelles solutions d'énergie et de carburant à faible teneur en carbone privilégiez-vous ?**



Les divergences d'opinion sont compréhensibles étant donné la grande quantité d'informations contradictoires sur le marché concernant les options, qui ne sont pas toujours conformes aux avis scientifiques. Ces résultats peuvent également refléter des délais d'impact et des modes de pensée différents parmi les transporteurs et les chargeurs, étant donné que les biocarburants à usage unique tels que le biodiesel peuvent être mis en œuvre rapidement avec des modifications minimales de l'équipement existant, alors que l'électrification nécessite des changements dans la technologie des véhicules, l'approvisionnement en énergie, la réflexion sur le système et le soutien d'un plus grand nombre d'acteurs.

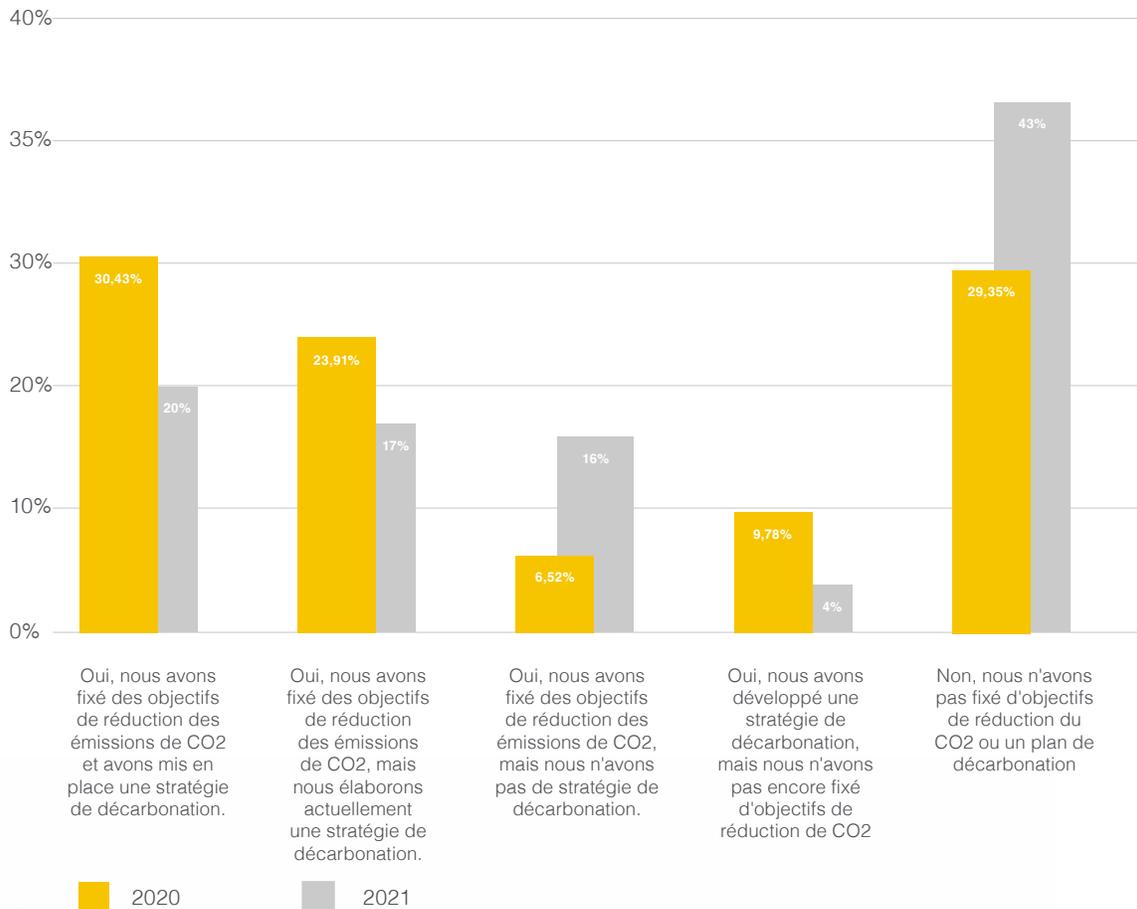
### Chargeurs : Votre entreprise calcule-t-elle ses émissions de CO2 liées au transport de fret ?

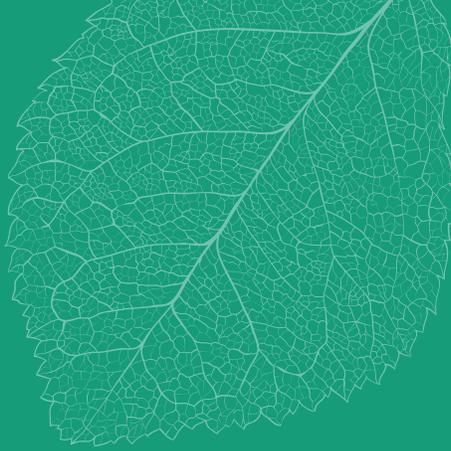


Les chargeurs ont fait des progrès très significatifs sur la voie du " net zéro " - **45 % d'entre eux calculent désormais activement les émissions du fret**

En 2022, 54 % de tous les chargeurs ont déclaré qu'ils calculaient leurs émissions de CO2 liées au transport, contre 37 % en 2021. La proportion de chargeurs ayant mis en place une stratégie de décarbonisation et des objectifs de réduction fondés sur des données scientifiques a augmenté de 50 %, passant de 20 % (2021) à 30 % (2022).

### Chargeurs : Votre entreprise a-t-elle mis en œuvre une stratégie de décarbonation et fixé des objectifs de réduction des émissions de CO2 pour ses activités liées au fret ?





”

«Chez PepsiCo, nous voulons inspirer des changements positifs pour la planète et les personnes. Avec PepsiCo Positive, nous avons changé la façon dont nous nous approvisionnons en ingrédients pour fabriquer et vendre nos produits, et la façon dont nous inspirons le monde à travers nos marques. Nous suivons des objectifs de réduction fondés sur des données scientifiques et poursuivons notre objectif d'atteindre des émissions nettes zéro dans l'ensemble de notre chaîne de valeur d'ici 2040. **Nous sommes ravis de voir que l'industrie accélère également ses efforts dans la même direction et apprécions les efforts conjoints pour décarboniser le fret.»**



**Katharina Stenholm,**  
Chief Sustainability Officer at PepsiCo





Quels sont les autres  
résultats de cette  
enquête ?

# Autres résultats de l'enquête sur les transporteurs

L'enquête confirme une augmentation de la préoccupation des chargeurs pour les émissions de GES de leurs transporteurs. En 2021, moins de 30 % de tous les transporteurs ont déclaré avoir été interrogés sur les émissions par plus de 10 % de leurs clients, alors qu'en 2022, presque un transporteur sur deux entre dans cette catégorie. Cependant, l'augmentation n'est toujours pas aussi forte que les réponses fournies par les chargeurs pourraient le laisser croire. La demande d'informations aux transporteurs qui sont pertinentes pour le calcul des GES peut se faire de façons très différentes et n'est pas toujours évidente : les chargeurs peuvent demander des informations sur les GES calculés par le transporteur, ou de partager des données primaires (p. ex. sur la consommation de carburant et le type de carburant) qui peuvent être converties directement en une valeur de GES. Mais ils peuvent aussi demander d'autres informations opérationnelles sur le type de véhicule, la distance parcourue, l'utilisation de la charge et les données nécessaires pour modéliser le lien entre les émissions de GES et les opérations de transport.

Les demandes peuvent se présenter de différentes manières - par courrier électronique, en remplissant une feuille de calcul ou en demandant de fournir des données par transfert en ligne - et peuvent donner lieu à un rapport combiné ou à plusieurs rapports individuels pour une ou plusieurs activités de transport. Les recherches futures devront différencier ces différentes options à mesure que le débat sur l'échange de données prend de l'ampleur, notamment en ce qui concerne les avantages et les inconvénients du partage des données primaires.

”

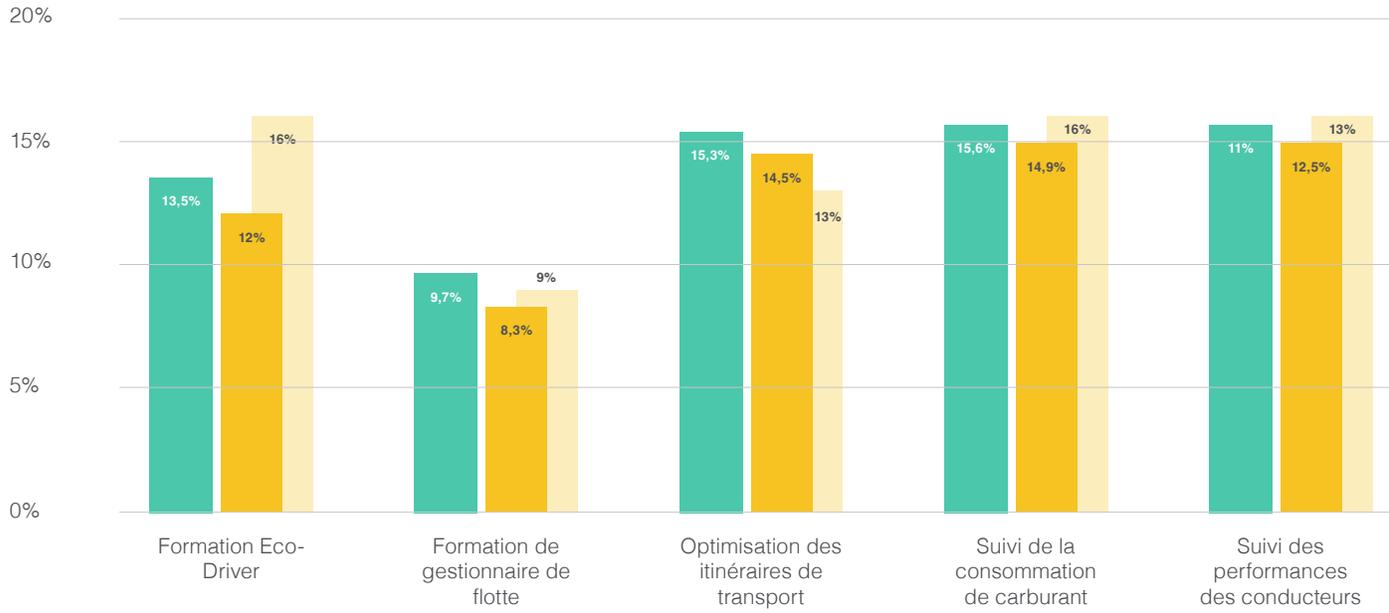
La sensibilisation à la durabilité et à la responsabilité environnementale a définitivement augmenté.

**Notre réseau de transporteur fait face à une demande croissante de la part des chargeurs, qui souhaitent d'abord de la transparence, et ensuite des initiatives de réduction des émissions de gaz à effet de serre.** S'étendant à toutes les parties de la chaîne de transport transfrontalier.

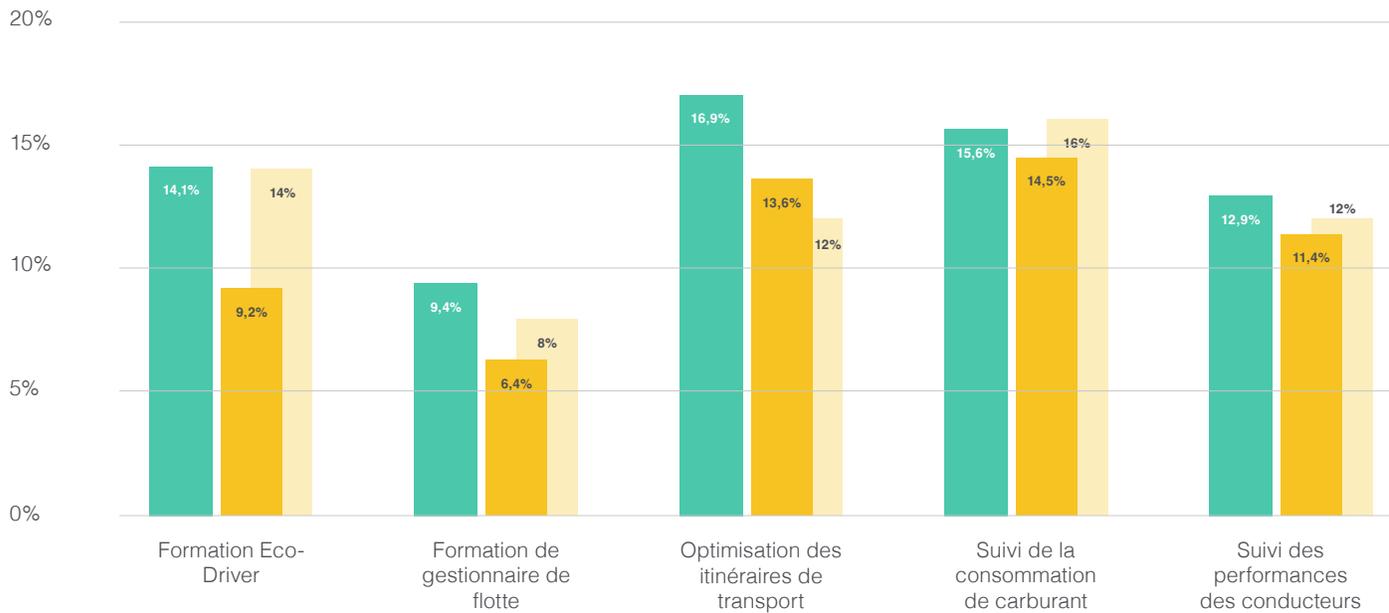
**Stefan Kuebler,**  
Network Director, EURODIS



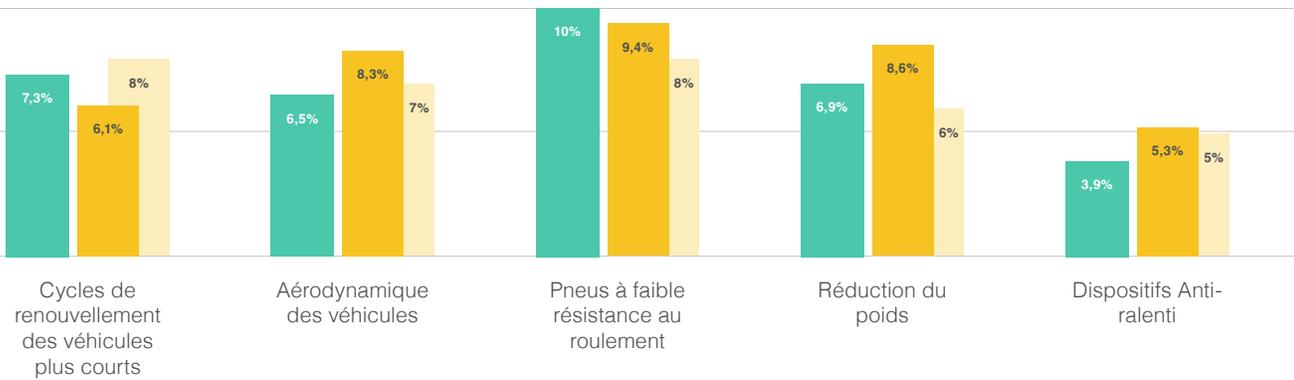
**Transporteurs : Veuillez sélectionner la connaissance pour améliorer l'efficacité de réduction de carburant**



**Transporteurs : Veuillez sélectionner l'efficacité de réduction de carburant de votre entreprise**

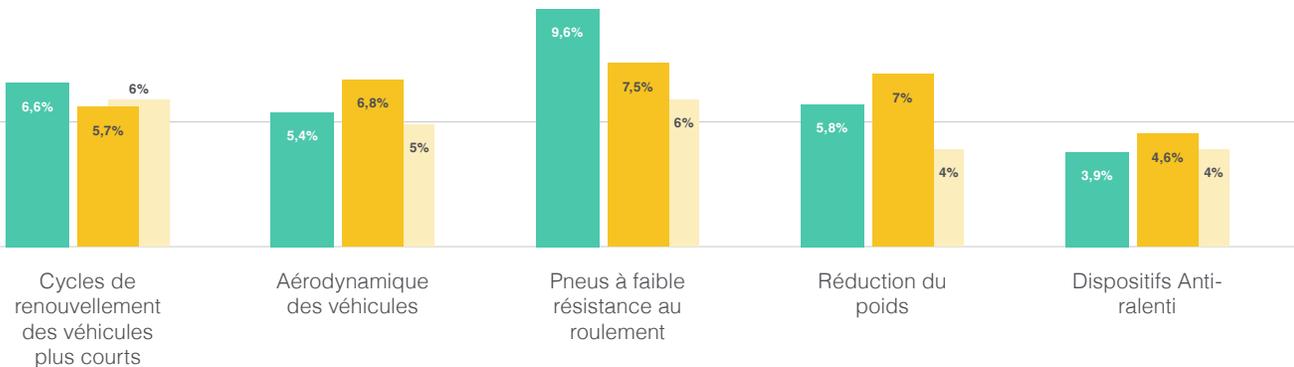


les mesures dont votre entreprise a  
l'efficacité la réduction de carburant:



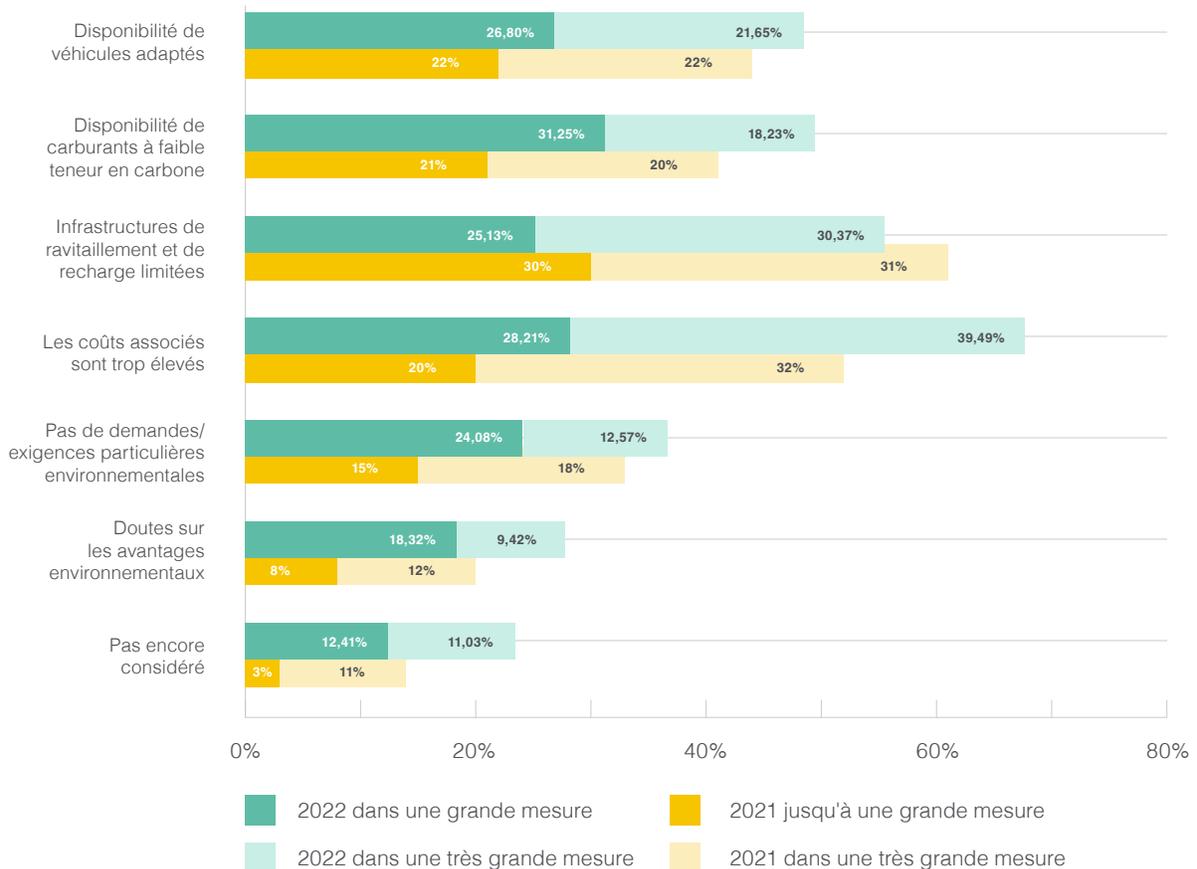
les mesures d'amélioration de  
l'efficacité qui sont appliquées dans votre  
entreprise :

L'enquête 2022 confirme la plus grande sensibilisation des transporteurs aux mesures pour améliorer l'efficacité énergétique, ils sont le plus susceptibles ils sont d'appliquer ces mesures.



Les coûts élevés de l’adoption de carburants et de véhicules à émissions faibles sont toujours considérés comme le principal obstacle limitant . Une action gouvernementale pourrait être nécessaire pour encourager financièrement le passage à une énergie à faible teneur en carbone. Actuellement, le principal moteur de cette transition semble être la participation de certains chargeurs à une initiative de l’industrie visant à promouvoir l’abandon du diesel ; toutefois, il ne s’agit encore que de la première étape et le rythme du changement doit être accéléré.

### Les transporteurs : Qu'est-ce qui limiterait l'utilisation de carburant et de véhicules émettant moins ou pas de CO2 pour vos transports ?



A close-up photograph of several vibrant green leaves. The leaves are covered with numerous clear, glistening water droplets of various sizes. The background is a soft, out-of-focus green, creating a natural and fresh atmosphere. The lighting is bright, highlighting the texture of the leaf veins and the reflective surfaces of the water droplets.

**Les préoccupations relatives aux coûts et aux infrastructures ont augmenté de 15 % depuis 2021**, et restent les plus grands obstacles à la mise en œuvre de solutions pour atteindre le résultat net zéro.

”

Le développement durable fait partie intégrante de l'objectif de Cargill, qui est de nourrir le monde d'une manière sûre, responsable et durable. **La réduction de 30% des émissions de gaz à effet de serre dans notre chaîne d'approvisionnement en 2030 est l'un de nos nombreux objectifs de développement durable.** L'obtention de résultats mesurables dans le domaine des transports est une priorité pour mon équipe, pour laquelle un suivi précis des émissions de carbone dans les transports est essentiel.

**Rob Moen,**  
Responsable EMEA de la terre et de l'eau chez Cargill Procurement & Transportation



## Autres résultats de l'enquête auprès des chargeurs

Le type d'informations demandées par les chargeurs aux transporteurs laisse penser qu'ils préfèrent assumer la responsabilité du calcul des GES résultant de leurs opérations de transport sous contrat, plutôt que de la laisser aux transporteurs, ce qui reflète un débat en cours sur la question de savoir si cette responsabilité doit être externalisée en même temps que le transport lui-même. Les deux situations présentent des avantages et des inconvénients. Le partage de la responsabilité de la mesure des émissions dépendra de la volonté et de la capacité relatives des transporteurs et des chargeurs à faire ce travail. Quoiqu'il en soit, une forme de vérification jouera un rôle croissant à l'avenir pour garantir l'exactitude des calculs.

Le niveau d'engagement entre les chargeurs et leurs transporteurs est encore insuffisant pour favoriser la décarbonisation et faire en sorte que les actions des chargeurs reflètent la vision à long terme de leurs transporteurs. Il est probable que l'on passe des biocarburants liquides de transition et du GNL aux options d'électrification qui offrent un plus grand potentiel de transport sans émissions de GES sur la base du cycle de vie.

Bien que les premières mesures de décarbonisation soient en place, il existe un fossé entre le niveau de compréhension des grandes entreprises et la majorité des chargeurs. Les résultats de l'enquête indiquent qu'il est nécessaire de renforcer la formation (à la fois interne et des transporteurs) et les examens d'experts.

**Chargeurs : Veuillez indiquer les informations que vous demandez actuellement à vos transporteurs sous-traitants pour ces calculs.**

Actuellement, nous ne demandons pas de données directement à nos transporteurs, mais nous utilisons des valeurs modélisées/par défaut.

Consommation de carburant

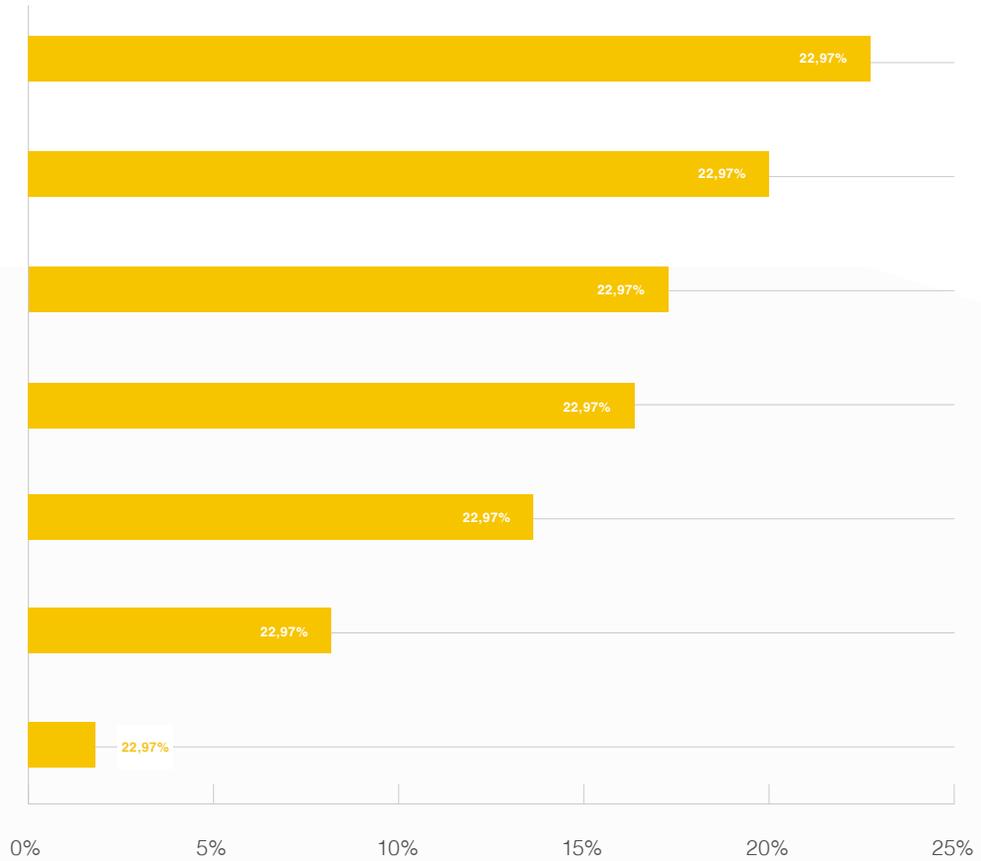
Informations sur le type de flotte/camion

Valeurs absolues : Kg CO2

tonne-km

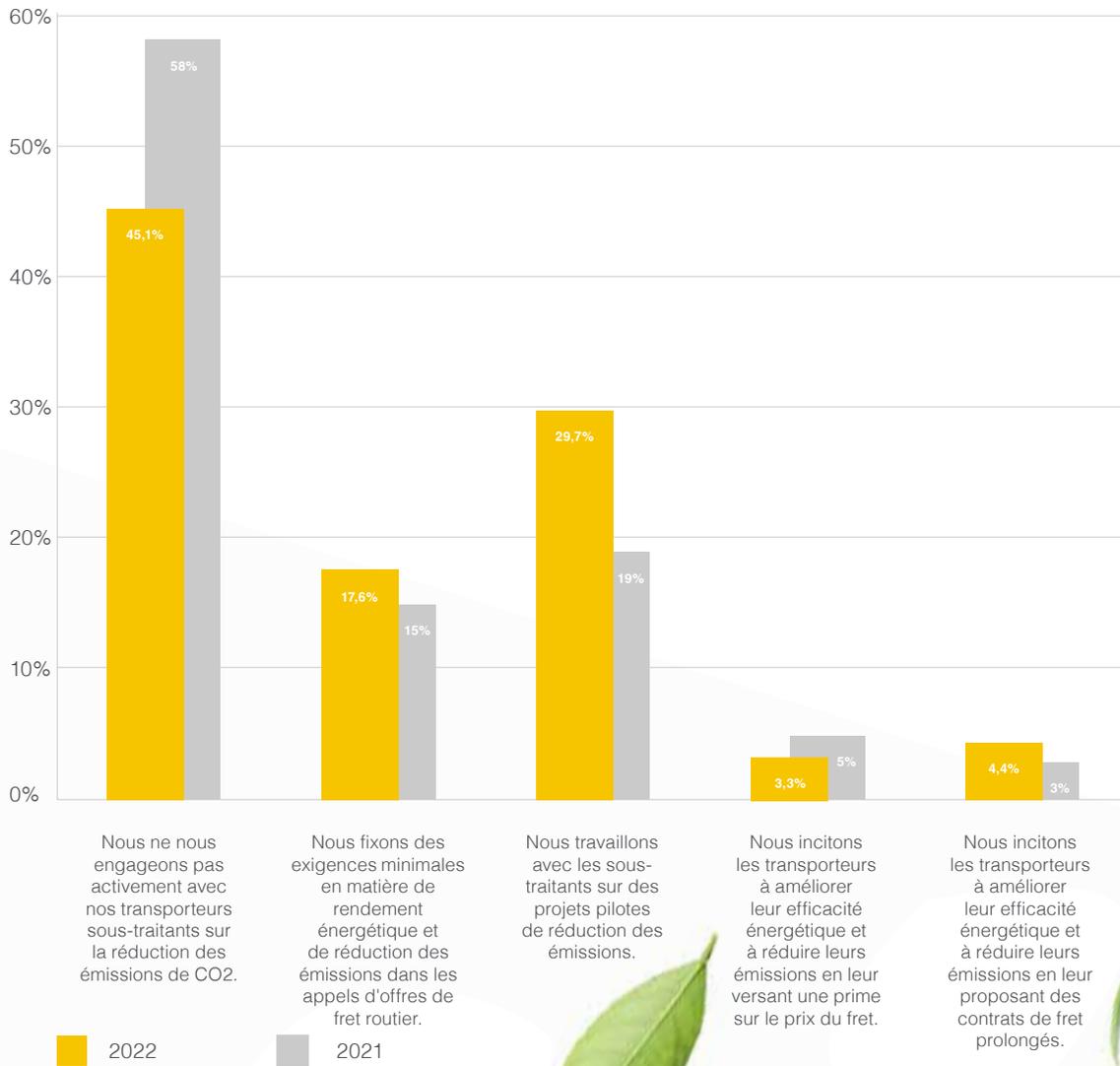
Parcours à vide

Valeurs d'intensité : g CO2/tonne-km

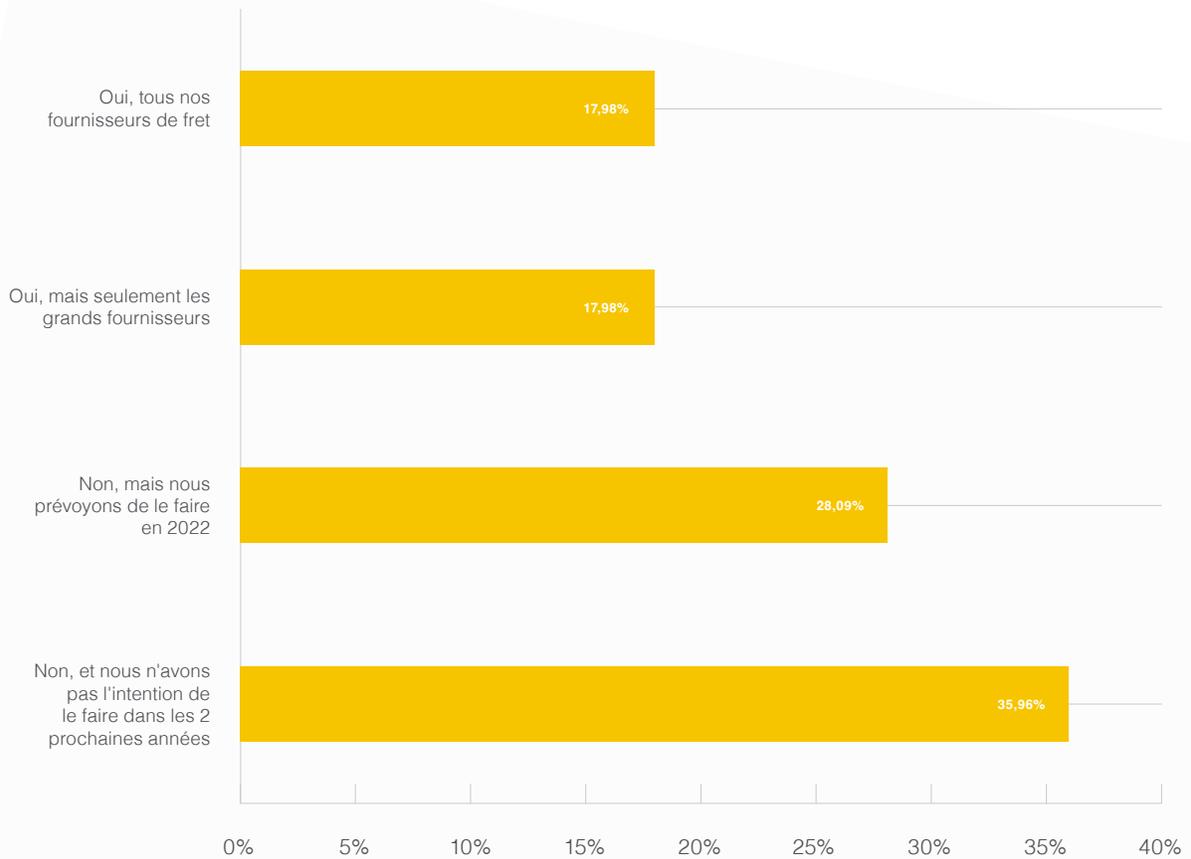


Les résultats de l'enquête reflètent le besoin de plus de formations et d'examens par des experts.

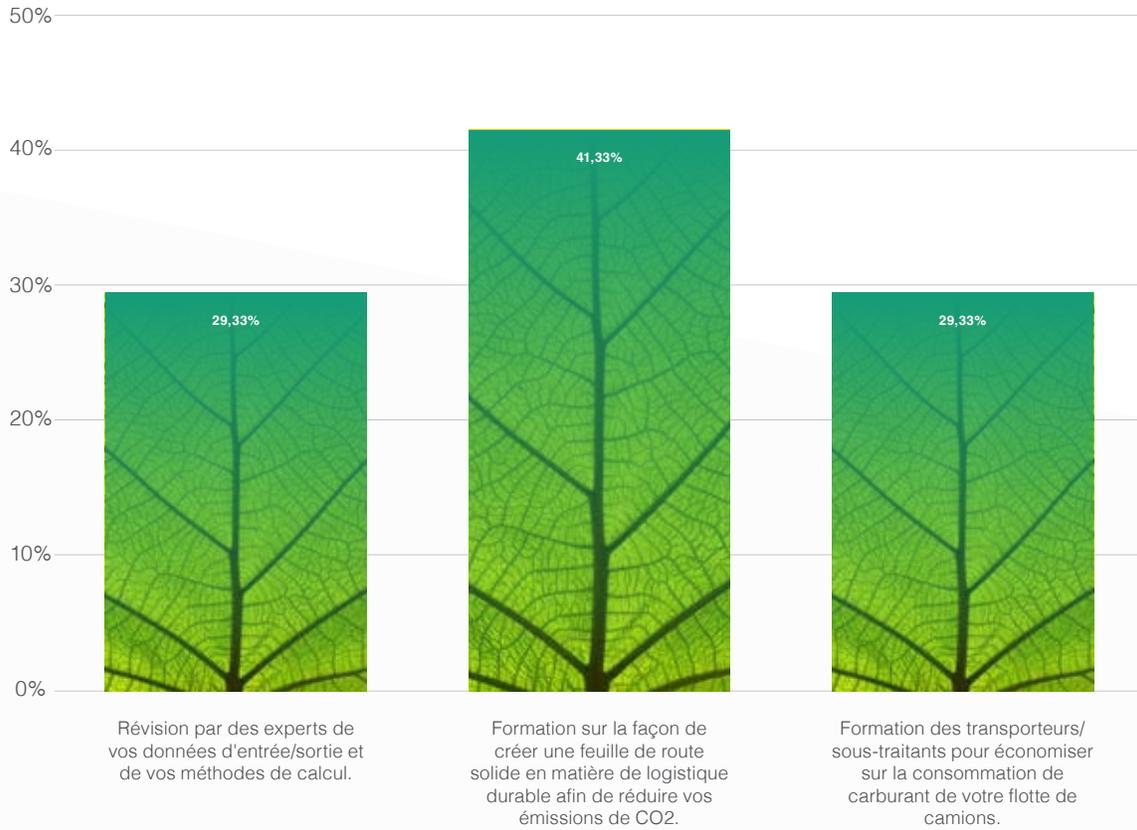
## Chargeurs : Comment vous engagez-vous actuellement avec les transporteurs sous-traitants en ce qui concerne la décarbonisation de vos transports ?

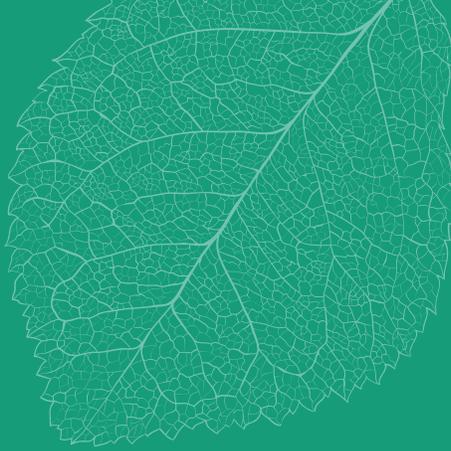


**Chargeurs : Évaluez-vous vos prestataires de services de fret en fonction de systèmes de conformité externes (tels que CDP, EcoVadis) ou internes (par exemple, sur la base du questionnaire d'achat Smart Freight)?**



## Chargeurs : Votre organisation a-t-elle besoin de l'un des éléments de soutien suivants?





”

Je suis très heureux de constater que les résultats de l'enquête indiquent un changement radical dans la prise de conscience et la mise en place d'un programme écologique ! Nous devons poursuivre cette tendance et, surtout, veiller à ce que les chargeurs et les transporteurs soient à la hauteur de leurs aspirations. Je pense que l'initiative CountEmissionsEU de la Commission Européenne, qui vise à établir une méthodologie commune pour mesurer les émissions de GES de porte à porte et que nous prévoyons de proposer au début de l'année prochaine dans le cadre du paquet "Greening Freight", arrivera juste à temps pour aider à suivre les progrès.

**Magda Kopczynska,**  
Directrice à la Direction de la mobilité et des transports de la Commission européenne (DG Move)



# Key takeaways

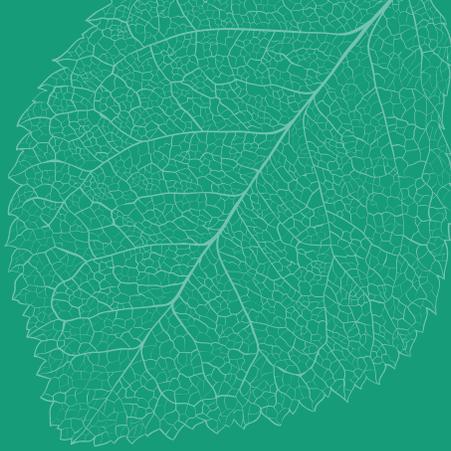
En 2022, la décarbonisation du fret s'est accélérée. Si les transporteurs et les chargeurs ne sont pas parfaitement alignés, l'écart a commencé à se réduire. Avec la taxation du carbone à venir et les exigences en matière de rapports de durabilité, une collaboration étroite est dans l'intérêt de toutes les parties. Il y a eu une augmentation significative du nombre d'entreprises qui ont déclaré avoir déjà mis en place une stratégie de décarbonisation et/ou des objectifs de réduction fondés sur les données. Cela crée une urgence pour renforcer l'alignement transporteur-chargeur.



**Alan McKinnon,**  
Professeur de logistique,  
Université Kuehne Logistics



**Alan Lewis,**  
Directeur technique,  
Smart Freight Centre



”

Lorsque les transporteurs vous disent que les coûts et la disponibilité des véhicules, des carburants et des infrastructures propres les empêchent d'agir, et que seulement la moitié des chargeurs vous disent qu'ils s'engagent auprès de leurs transporteurs, **alors vous savez où se trouve la plus grande opportunité: LA COLLABORATION !**

**Sophie Punte,**  
Directrice de We-mean-business et fondatrice du Smart Freight Centre.



A close-up photograph of a green leaf, showing the intricate network of veins. The veins are a lighter shade of green, creating a complex pattern against the darker green leaf surface. The lighting is soft, highlighting the texture and structure of the leaf.

**TRANSPOREON**