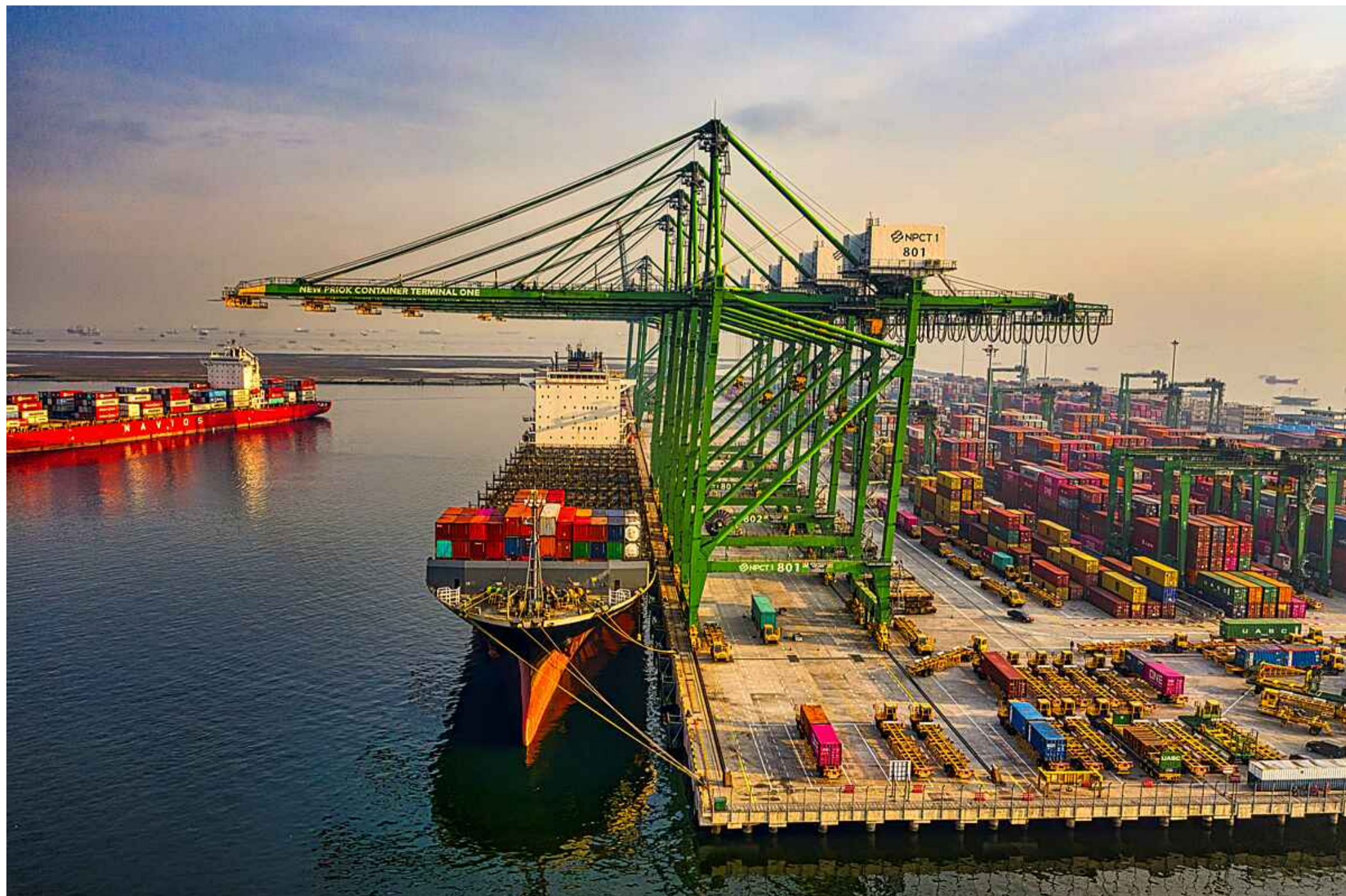


← Économie ← Durabilité

# Logistique : objectif zéro émission nette

Le transport de marchandises partout dans le monde est une activité à forte intensité de carbone. Des recommandations lancées à Davos contribueront grandement à mettre le fret sur la bonne voie.

🕒 Lu en 7 minutes



[¿Hablas español?](#)

[Menu](#)

À l'occasion de la Réunion annuelle du Forum économique mondial (WEF) tenue en janvier 2023, de nouvelles recommandations visant à soutenir le secteur de la logistique dans sa démarche en faveur de l'objectif de zéro émission nette ont été lancées. Les participants au forum de Davos ont pu découvrir comment il sera possible pour les entreprises de mieux comprendre et suivre leurs émissions imputables à la logistique. Ces recommandations, publiées conjointement par le Smart Freight Centre (SFC) et le World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), visent à aider les entreprises dans la mise en œuvre de leurs stratégies de décarbonation.

Cette nouvelle publication met en avant l'utilité et les avantages d'[ISO 14083](#), une Norme internationale particulièrement attendue qui proposera la toute première méthodologie universelle pour la comptabilisation des émissions du secteur de la logistique. Cette norme, appelée à changer la donne de l'action en faveur du climat, participera à soutenir les efforts mis en œuvre par ce secteur au niveau mondial pour réduire ses émissions de carbone.

Responsable d'un peu plus du tiers des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le secteur du transport et de la logistique est le [premier secteur émetteur](#) dans de nombreux pays développés. Et cette part ne cesse de croître. Ainsi, en 2021, le secteur du transport représentait 7,7 gigatonnes (Gt) de CO<sub>2</sub>, soit une augmentation de 8 % depuis la levée des mesures visant à lutter contre la pandémie. Aujourd'hui, les [émissions annuelles totales de CO<sub>2</sub>](#) dans le monde s'élèvent à près de 35 Gt.

Or, un secteur contribuant de manière aussi importante aux émissions mondiales est appelé à jouer un rôle crucial dans la transition vers un avenir décarboné, ainsi que dans l'adaptation aux effets des changements climatiques. Pour atteindre les objectifs mondiaux de réduction à zéro des émissions, le secteur du transport doit réduire ses émissions d'environ 20 % pour passer sous la barre des 6 Gt à l'horizon 2030, et ce, en tenant compte des prévisions de croissance de la demande en ce qui concerne le commerce mondial.

Le secteur du transport entend clairement jouer un rôle de premier plan pour une transition équitable, saine et résiliente vers un monde décarboné. Nous avons la possibilité de sortir de l'impasse et il n'y a pas de temps à perdre si nous voulons concrétiser nos ambitions climatiques. La publication de ces recommandations, intitulées [End-to-End GHG Reporting of Logistics Operations](#), contribue à créer une dynamique nouvelle et suscite un regain d'optimisme à cet égard.

Le transport de marchandises joue un rôle important dans notre économie mondiale.

”

## Décarbonation : combler les lacunes

Le transport de marchandises, en particulier, joue un rôle important dans notre économie mondiale. Des milliards de tonnes de marchandises sont transportées chaque année dans le monde entier, que ce soit par camion ou par voie aérienne, maritime ou ferroviaire. Selon les chercheurs de l'initiative sur les chaînes d'approvisionnement du Massachusetts Institute of Technology (MIT), le fret est responsable de [près de 8 % des émissions mondiales de GES](#). Si l'on ajoute à cela les opérations d'entreposage, ce chiffre grimpe à 11 %.

Chaque année, le transport de milliards de tonnes de marchandises entraîne une consommation énergétique faramineuse et d'importants rejets de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère. Si rien n'est fait pour changer les choses, les émissions de CO<sub>2</sub> imputables au fret augmenteront, mais il est peu probable que ce scénario se produise. En effet, ce secteur s'attaque déjà de front à son empreinte carbone, et les normes jouent un rôle clé dans cette démarche. Des données récentes révèlent qu'un certain nombre de pays cherchent à [réduire leurs émissions de carbone](#). En fait, de nombreux transitaires et sociétés de transport visent un objectif de zéro émission nette d'ici 2050, voire avant.

Il sera indispensable de suivre les émissions de carbone lors de la production et du commerce des biens et services, mais aussi de faire le point sur les progrès réalisés en termes de réduction de ces émissions. Dans cette optique, différentes approches ont déjà été mises au point pour quantifier les émissions de CO<sub>2</sub> des biens et des activités économiques.

Comprendre d'où proviennent les émissions est la première étape pour gérer ces dernières.

”

## Des trajets plus propres

Dès lors, deux questions se posent : que fait le secteur du fret pour suivre le mouvement, et quel rôle les Normes internationales sont-elles appelées à jouer ? Le point de départ de cette démarche repose sur l'efficacité et la volonté de réduire son

impact sur l'environnement. Comme pour toute chose, comprendre d'où proviennent les émissions et établir une base de référence détaillée des émissions de CO<sub>2</sub> est une étape fondamentale pour gérer ces émissions.

Les coalitions axées sur la chaîne d'approvisionnement – couvrant plusieurs modes de transport – contribuent à simplifier les choses en permettant aux expéditeurs de participer aux efforts de décarbonation. Il existe déjà des exemples de ces efforts de collaboration. Prenez, notamment, le Smart Freight Centre (SFC). Afin d'aider les multinationales à surveiller, déclarer et en fin de compte réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub>, le SFC a créé le cadre du Conseil mondial des émissions logistiques (GLEC). Plus d'une centaine de multinationales s'appuient sur le cadre du GLEC pour la divulgation de leurs émissions logistiques, et ce cadre est un élément central d'une norme ISO en préparation.

Des mesures audacieuses sont indispensables si l'on entend réduire davantage les émissions liées au commerce.

”

## Une mission rendue possible

Pour [Sophie Punte](#), fondatrice du SFC, l'élaboration d'une norme ISO est une étape essentielle pour renforcer la crédibilité de la méthodologie du GLEC et favoriser son acceptation à l'échelon mondial ainsi qu'une application cohérente par les gouvernements, les investisseurs et les multinationales. Selon elle, « le cadre du GLEC – et bientôt la norme ISO 14083 – permettent de calculer et de déclarer de manière cohérente les émissions mondiales imputables à la logistique. Si l'on combine cela avec la technologie de la chaîne de blocs, le secteur pourrait connaître une révolution en matière de transparence. »

ISO 14083 permettra d'intensifier les efforts collectifs. Elle fournira à ces acteurs un outil unique pour piloter l'action climatique, établir des politiques et des feuilles de route en vue de réduire les émissions et suivre les progrès. Élaborée dans le cadre d'un processus multipartite, cette norme ISO devrait être plus largement soutenue par les gouvernements du monde entier, ce qui permettra d'accroître l'alignement entre les entreprises et les gouvernements en termes de comptabilisation et de déclaration des émissions imputables à la logistique.

Et ce n'est pas la seule bonne nouvelle. ISO 14083 couvrira à la fois le transport de passagers et le fret. Cela permettra de disposer de lignes directrices sectorielles communes pour le calcul et la déclaration des émissions du transport de marchandises et de la logistique. Afin de compléter les recommandations de la norme principale, une annexe fournira des lignes directrices sectorielles sur des questions telles que les catégories de navires, les valeurs d'intensité d'émission par défaut, mais aussi des exemples de calcul pour le transport fluvial.

C'est pour le secteur une formidable occasion d'assurer l'harmonisation des pratiques sectorielles existantes par le biais d'une Norme internationale appelée à jouer un rôle essentiel en vue de plafonner les futures émissions de GES du secteur du transport.

Des mesures audacieuses sont indispensables si l'on entend réduire davantage les émissions liées au commerce. En fin de compte, en proposant des méthodes de calcul comparatives fiables avec une couverture géographique suffisante, il sera possible d'aider les entreprises à transporter des marchandises de la manière la plus propre et la plus efficace possible, en privilégiant des transporteurs et des modes de transport économes en carburant, en déclarant les émissions et en identifiant les technologies et

les stratégies les plus viables pour réduire les émissions. En attendant, n'oublions pas que l'emballage et le transport des marchandises jusqu'à notre porte contribuent également aux émissions de carbone.

## ¿Hablas español?

Este artículo ha sido traducido por nuestro miembro español y se puede descargar en versión PDF.

[Descargar](#)

## À lire également Informations associées



### [ISO 14000 — Management environnemental](#)

Améliorez votre performance environnementale en suivant cette série de normes.

## Normes

### [ISO/FDIS 14083](#) [En cours d'élaboration]

#### Gaz à effet de serre

Quantification et déclaration des émissions de gaz à effet de serre résultant des opérations des chaînes de transport

## Comités

### [ISO/TC 207/SC 7](#)

Gestion des gaz à effet de serre et du changement climatique et activités associées

## contact pour la presse

[press@iso.org](mailto:press@iso.org)

## Journaliste, blogueur ou rédacteur ?

Vous souhaitez obtenir des informations exclusives sur les normes, ou simplement en savoir plus sur ce que nous faisons ? Contactez notre équipe ou consultez notre [dossier médias](#).

## Suivez l'actualité de l'ISO

Inscrivez-vous à notre Newsletter (en anglais) pour suivre nos actualités, points de vue et informations sur nos produits.

[Subscribe](#)