

## ARTICLE D'OPINION

Par Sophie Punte

Directrice générale des politiques de la We Mean Business Coalition  
et Fondatrice du Smart Freight Centre

# Vers une réduction à zéro des émissions dans le transport de marchandises

Le commerce international est indispensable. Pourtant, le rôle vital joué par le transport de marchandises et la logistique est souvent oublié. Ce n'est qu'aujourd'hui que les dirigeants prennent conscience de la vulnérabilité de l'approvisionnement en biens essentiels en période de crise, qu'il s'agisse de pandémies, de conflits internationaux ou de catastrophes liées au climat. Ce secteur, qui représente environ 11 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> et du PIB mondial et qui offre un système de transport fiable et durable, peut jouer un rôle essentiel dans la transition vers un avenir décarboné ainsi que dans l'adaptation aux effets du changement climatique.

La clé pour parvenir à une réduction à zéro des émissions dans le secteur du transport de marchandises réside dans la coopération internationale fondée sur l'Accord de Paris et les Objectifs de développement durable de l'ONU.

Premièrement, pour réduire les émissions et répondre aux chocs ou aux perturbations affectant la chaîne d'approvisionnement, il faut accroître la transparence de la chaîne d'approvisionnement

logistique. Les émissions de carbone sont un indicateur qui ne ment pas. Le prix peut être négocié à la hausse ou à la baisse, mais on ne peut pas négocier l'empreinte CO<sub>2</sub> réelle ; c'est donc un indicateur plus fiable que les prix dans la prise de décisions. Le cadre du Conseil mondial des émissions logistiques (GLEC) du Smart Freight Centre – une méthodologie pour harmoniser le calcul et la déclaration de l'empreinte GES de la logistique dans les chaînes d'approvisionnement – 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. Cette tendance se renforcera avec la norme à venir du Conseil international des normes de durabilité, ainsi qu'avec les réglementations de l'UE et des États-Unis qui obligent les entreprises à divulguer des renseignements sur la durabilité et le climat qui sont pertinents pour les investisseurs et les parties prenantes.

Deuxièmement, il faut redoubler d'efforts pour décarboner le

transport de marchandises. Plusieurs solutions sont possibles à cette fin, notamment l'utilisation de carburants d'aviation durables, la conception de navires et de camions à émissions nulles, le renforcement de l'efficacité des flottes, le passage à des modes de transport à plus faible intensité de carbone et la réduction de la demande de transport de marchandises. Un certain nombre d'initiatives complexes, mais, heureusement, de plus en plus harmonisées, rassemblent les parties prenantes pour mettre en œuvre ces solutions. Les plus de 50 entreprises de la First Movers Coalition, soutenues par des initiatives telles que le Mission Possible Partnership, le Smart Freight Centre et le Climate Group, envoient des signaux de demande du marché en faveur d'une aviation, d'un transport maritime et d'un camionnage à émissions nulles. Il ne faudrait avoir recours à la compensation des émissions de carbone et à l'élimination du CO<sub>2</sub> qu'en dernier ressort, lorsque l'atténuation n'est pas (encore) possible, et non pas en lieu et place d'une action. Plusieurs prestataires de services logistiques proposent désormais un service très apprécié, la compensation intégrée des émissions de carbone, qui

consiste à réduire les émissions des clients dans le secteur logistique, ce qui contribue à stimuler l'investissement dans des technologies et des stratégies plus respectueuses de l'environnement.

Troisièmement, la collaboration et les politiques de soutien sont essentielles et peuvent prendre diverses formes. Par exemple, l'Initiative pour le commerce durable travaille avec 600 entreprises et gouvernements sur de nouveaux

modèles de production et de commerce durables dans les économies émergentes, et ce dans 12 domaines, tous liés au transport. Les politiques qui touchent à la fois au commerce et au climat concernent notamment les mécanismes d'ajustement carbone aux frontières, les réformes des subventions aux combustibles fossiles, le commerce des énergies renouvelables et le transfert de technologies. La We Mean Business Coalition

s'efforce de relever le niveau d'ambition des politiques avec le soutien de grandes entreprises qui définissent des objectifs fondés sur des données scientifiques et prennent des mesures.

Les gouvernements, les entreprises et la société civile ont toutes les raisons de travailler ensemble pour assurer la neutralité carbone et la durabilité dans le transport international. Les avantages pour le commerce international et le climat se feront sentir pour les générations à venir.

équipements à faible consommation d'énergie, ainsi que dans des sources d'énergie et de carburant sans émissions (ATAG, 2020 ; FIT, 2021b ; Nieto, Alonso et Cubas, 2019).<sup>32</sup>

### (iii) *Transport routier*

Le transport routier de marchandises est essentiel pour l'ensemble de la chaîne logistique. On estime que le transport routier international de marchandises représente 3,7% des émissions mondiales de carbone (OCDE, 2022d). En outre, on estime que le transport routier de marchandises représente 53% des émissions de carbone imputables aux activités de transport liées au commerce mondial, une part qui pourrait atteindre 56% d'ici à 2050 si les tendances actuelles se poursuivent (WEF, 2021).

La décarbonation du secteur du transport routier de marchandises est particulièrement difficile et nécessite des actions coordonnées. Par exemple, aucune solution unique en matière de carburant ne permet de répondre aux besoins des opérateurs et, par conséquent, diverses technologies doivent être utilisées en parallèle pour parvenir à une décarbonation du transport routier de marchandises (IRU, 2020). Or, la coopération internationale en matière de transport routier à faibles émissions de carbone est plus fragmentée que pour les autres modes de transport international.

Lors de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques de 2021 (COP26), un grand nombre de gouvernements, de constructeurs

automobiles, de transporteurs et d'institutions financières ont signé la Déclaration de Glasgow sur les voitures et camionnettes à zéro émission, dans laquelle ils s'engageaient à faire en sorte que les nouvelles voitures et camionnettes vendues d'ici à 2035 sur les principaux marchés et d'ici à 2040 pour le reste du monde ne produisent aucune émission.<sup>33</sup> En outre, 15 économies à revenu élevé ont signé un mémorandum d'accord global sur les véhicules moyens et lourds à émissions nulles, afin de conjuguer leurs efforts pour augmenter les ventes de nouveaux camions et bus à émissions nulles, avec l'objectif que celles-ci représentent 30% des ventes d'ici à 2030 et 100% d'ici à 2040.<sup>34</sup> En 2021, l'Union internationale des transports routiers (IRU), qui représente le secteur du transport routier dans plus de 80 pays, a lancé un pacte vert pour parvenir à la neutralité carbone d'ici à 2050 (IRU, 2021).

Ces initiatives s'ajoutent à d'autres projets, tels que l'initiative Road Freight Zero du Forum économique mondial (WEF), créée en 2020 pour aider les leaders du secteur à élaborer conjointement des solutions, notamment des plans d'action pour développer les mécanismes de financement et les nouveaux produits de prêt et d'investissement.<sup>35</sup>

Comme pour la décarbonation des autres modes de transport international, l'OMC peut soutenir les efforts de réduction des émissions de carbone du transport routier de marchandises en facilitant le déploiement des énergies renouvelables et des biens, services et technologies économes en énergie, y compris les voitures et camions électriques, et