Introduction

The impact of COVID-19 on environmental and social dimension in transportation fields

Avec l’augmentation de la population dans les centres-villes, l’immense besoin d’être connectés et reliés avec les différentes parties du globe via le transport que ce soit de marchandises, de personnes ; l’industrie du transport (IT) est fortement sollicitée. (Kiba-Janiak, 2017) ont compte environ 80% des habitants de l’Amérique Latine habitent dans des zones urbanisées. L’industrie du transport est fortement dépendant à l’industrie du pétrole, gaz du fait de leurs activités de ce fait, a donc un fort impact sur l’environnement qui s’observe au travers la pollution, la qualité de l’air et de l’eau ; c’est d’ailleurs le seul secteur d’activité dans l’Union Européen qui a augmenté de 10% son émission de gaz à effet de serre entre 1990-2020.

Concernant l’impact de l’IT sur la société nous avons bien évidemment les effets externes de l’activité sur la population au travers de la pollution, mais aussi son impact sur les employés. Malheureusement, l’industrie du transport est fortement critiquée comme le dénonce UNIA sur son respect approximatif des heures de travail, des heures supplémentaires de travail non payée et du stress important au détriment de la santé et sécurité des employés. Amin et al. (2021) find that workplace accidents are negatively associated with firm performance. Kabir et al. (2018) examines the impact of negative workplace safety announcements on firm performance.

Même si on remarque un changement avec l’utilisation des ressources plus vertes, l’IT reste néanmoins une des industries les plus polluantes. Ces différents sont à l’origine des pressions internes et externes ; internes les parties prenantes (clients, fournisseurs, gouvernements…) et internes car les ressources utilisées sont limitées ; en se tournant vers d’autres alternatives, l’IT font des économiques de coût ce qui amène à un avantage compétitif et donc permet de mieux répondre à certains chocs comme une hausse du prix du carburant.

Hormis les pressions externes et internes, la crise du COVID-19 a eu un impact sur les performances financières, environnementales et sociales des entreprises par la baisse des activités dans certaines entreprises à la suite de confinements, une baisse des activités diminue alors l’émission des gaz à effet avec une diminution de 50% de la production d’électricité à l’aide de charbon en Chine ce qui a réduit de 25% les émissions du dioxyde de carbone (carbon brief 2020). de sphère mais augmente le taux de licenciement.

Concernant la dimension sociale, on s’attend à une diminution des nombres d’employés mais aussi à une baisse d’investissement comme le montre **(Benjalux Sakunasinha, Pornsit Jiraportn, Ali Uyar 2018) qui ont observés qu’en cas de choc externe / COVID, les entreprises réduisent leurs investissements anciennement fait auprès des (Community, Employee, Environment, Human Rights, and Product)**

As researchers continue to investigate the relationship between financial performance and social performance, the methodologies have become more sophisticated car les différentes parties prenantes ne s’intéressent uniquement plus aux répercussions environnementales des entreprises mais aussi des initiatives sociales qu’elles mettent en place, un exemple serait la diversité de genre au sein du conseil d’administration (niveau supérieur de la hiérarchie) mais aussi du sort des employés (bas de la hiérarchie) de leur bien-être, de leur sécurité car comme le montre plusieurs études, les employés jouent également un rôle dans la performance financière de l’entreprise (Danna and Griffin, 1999),

Motivation.

Nous nous focussons sur l’industrie du transport car l’augmentation de la population nécessitera une augmentation de la demande de transport. Même en continuant à être l’une des industries les plus polluants, nous observons néanmoins une conscientisation dans cette industrie à propos de son impact sur l’environnement et son envie de se tourner vers des alternatives plus vertes et moins polluantes. La crise du COVID-19 a été un moment d’incertitude mais aussi une pause afin de préparer l’après COVID-19 tout en cherchant et changeant

**Mot 🡪 à chercher + lire**

**Literature review and theory**

L’industrie du transport est l’un des secteurs dans l’union européenne qui en 2020 émet le plus de gaz à effet de serre et c’est également le seul dont les émissions de gaz à effet de serre a augmenté entre 1990 et 2020.

Le COVID-19 a contribué au déclin de plusieurs économies au niveau mondial en mettant à l’arrêt certains secteurs d’activités comme les secteurs du tourisme, transport ou encore l’industrie du pétrole et de l’énergie. En suisse par exemple, la consommation du carburant a baissé de 23% par rapport à 2019[[1]](#footnote-1) Pour certains écologistes, le COVID-19 a eu un impact bénéfique sur l’environnement comme

Nous avons 3 théories : celle des chocs exogènes qui est ici le COVID-19, la « dépendance » entre CFP et CEP ainsi que la dépendance CSP et CFP.

Les chocs exogènes peuvent avoir un impact sur l’économie, ce qui peut se transformer en crise économique et va également déteindre sur la dimension sociale qui peut se traduire par une hausse du chômage par exemple et donc déboucher sur une crise sociale. La théorie des chocs économiques nous dit ceci, un choc exogène négatif peut avoir un impact négatif en réduisant la performance économique des entreprises et cette période de récession peut durer plusieurs mois avoir plusieurs années.

Environmental sustainability emerged as a vital issue for managing firms, especially the transport and logistics firms due to concerns such as climate change and global warming (Evangelista, Colicchia, and Creazza [2017](https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/20430795.2022.2039998)). Cet impact environnemental se ressent sur la qualité de l’air et de l’eau (Rondinelli and Berry 2000). Le secteur du transport a un grand impact sur la dégradation de l’environnement du fait de son activité, heureusement que la conscience collective, les gouvernements, les actionnaires et les diverses parties prenantes pénalisent celles qui sur les dimensions environnementales font moins d’efforts. Certaines études montrent que les entreprises essaient d’accroitre leurs performances environnementales afin qu’améliorer leurs performances économiques ( Social Performance and Firm Performance: Comparative Study among Developed and Emerging Market Firms) mais il existe également des études qui disent qu’ils existent une relation négatives entre le CEP et CFP (Duque-Grisales and Aguilera-Caracuel [2019](https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/20430795.2022.2039998)). Bien évidemment, comme nous montre (The Impact of Financial Performance on Environmental Policy: Does Firm Life Cycle Matter? ) le cycle de vie de l’entreprise peut affecter la relation entre la CFP et la CEP.

**Management opportunisme hypothèse** : Depuis toujours, le secteur du transport et logistique reçoit des critiques en ce qui concerne le traitement des employés ainsi que leur sécurité. Les critiques sont les suivantes : heures de travail excessifs, le non-respect des lois sur le travail, la pression et le stress qui sont largement répandus au détriment de la santé et sécurité des employés manière positive la performance financière des entreprises. [[2]](#footnote-2) (Amin et al 2021) et (Kabir et al. 2018) ont montré que le nombre d’accidents et une sécurité sur le lieu de travail faible a un fort impact négatif sur la performance financière mais aussi sur la performance boursière.

Basé sur ces différentes théories, nous émettons ls hypothèses suivantes

\*Voir l’évolution du COVID entre 2018 et 2019 (moment du covid)

Du fait de la reprise des activités après le COVID-19, il est donc inévitable que les différentes émissions de CO2 puissent augmenter (faire une démonstration de l’augmentation du co2)

**Slack resource**

H1 : le COVID -19 a engendré plus une baisse des indicateur sociaux et augmente environnementaux🡪 faire une évolution dans le temps

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

Les bienfaits du COVID-19 ont été vu durant toute la période, la population encore plus alertée sur les questions environnementales surveille de plus près des différentes entreprises

The social impact hypothesis is based on the stakeholder theory which suggests that meeting the needs of various corporate stakeholders will lead to favourable FP (Freeman, 1984)

Aujourd’hui les parties prenantes n’attendent plus que les entreprises fassent un pas concernant les différentes dimensions sociales et environnementales, nous sommes passés à un autre niveau dans la théorie des « stakeholders thoêory » ce sont maintenant les parties prenantes qui exigent aux entreprises de mettre l’accent sur des points : les parties prenantes discriminent et mettre de côté les entreprises qui ne font pas d’effort en ce qui concerne les dimensions E et S.

Managerial opportunism, hormis de subir la pression des différentes parties prenantes, si l’atteinte des dimensions sociales et environnemntales ne sont pas fortement ancrées dans la stratégie et objectifs de l’entreprise en cas de stress, crise, les entreprises auront tendance à réduire leurs investissements dans ces dimensions comme nous le montre bien Ali Uyar qui **(Benjalux Sakunasinha, Pornsit Jiraportn, Ali Uyar 2018) ont démontré que sur 25 688 entreprises, while firms raise investments in two CSR activities (Corporate Governance and Diversity) when facing an economic shock, they substantially reduce investments in the other five CSR activities (Community, Employee, Environment, Human Rights, and Product). Comme le montre … certains pays membres de l’UE face à une crise, ont réduit la protection des emplois et le droit aux prestations ; de même pour les employés, en vue de la situation de crise, ces derniers sont prêts à accepter un emploi indépendamment de sa qualité.**

***H2 : les entreprises ont choisi de maintenir la dimension environnementale à la dimension sociale 🡪 after the covid, the enterprises decide to maintain a certain level in environmental dimension more than in social dimension***

***\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\****

A titre indicators, The share of EU inland freight transported by road (76.7 %) was more than four times as high as the share transported by rail (17.3 %) in 2017. The remainder (6.0 %) of the freight transported in the EU was carried on inland waterways 🡪 <https://www.sipotra.it/wp-content/uploads/2019/06/Freight-transport-statistics.pdf> ; https://transportgeography.org/contents/chapter5/transportation-modes-modal-competition-modal-shift/modal-share-selected-countries/

Dû à la grande part qu’occupe les transports routiers, on part de l’hypothèse que des innovations ont de l’être mis en place afin de réduire leur impact environnemental. Du fait qu’il ait que certain pays qui ont accès à la mer et dont les transports maritimes occupent une place importante économique, certes qu’en terme de quantité, le secteur du road & rail transportation est plus conséquent que celui du transport maritime mais nous avons un impact environnemental plus grand notamment à cause d’énormes quantités de carburant brulées durant un trajet qui impacte fortement la qualité de l’air des villes côtières, son impact sur la faune et la flore, mais aussi plusieurs accidents qui forment des marées noires[[3]](#footnote-3), la dernière en date, celle de l’ile Maurice.

***H3 : La dimension environnementale est plus favorable dans le secteur « road & rail transport » que dans celle du secteur maritime***

***H3b : une amélioration moyenne des dimensions environnementales par rapport aux autres secteurs.***

Exceptations : - = have an negative impact

Covid = -environnemental – social – financière

Risk = -environnement -social -financière

Taille = +environnement + social + financière 🡪 résistent mieux aux chocs du COVID

Résultats

Faire un tableau de correlation (covid et après covid) + faire un tableau descriptif

Modele 1 : performance sociale

Dans le 1ere colonne (OLS regression)

🡪 pas de relation statistique significative entre SSCORE – leverage.

🡪le fait mettre le SDG 3 en place au sein de l’organisation influent très peu sur SSCORE

🡪le covid n’a en rien affecter négativement notre SSCORE et même en 2021 nous n’avons pas une diminution du coefficient (YEAR21)🡪 veut dire que notre H2 n’est pas vérifier 🡪 les entreprises n’ont pas délaissé la dimension sociales.

Comparément au secteur des « infrastructure transportation »

Model 2 : performance environnementale

1. https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/67198.pdf [↑](#footnote-ref-1)
2. https://www.unia.ch/fr/monde-du-travail/de-a-a-z/secteur-des-services/transport-logistique [↑](#footnote-ref-2)
3. https://www.weforum.org/agenda/2021/10/oil-spill-environment-ocean/ [↑](#footnote-ref-3)