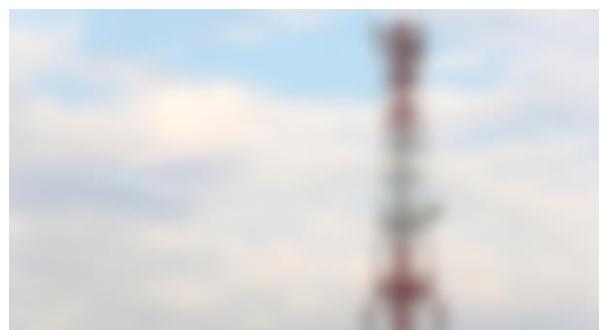
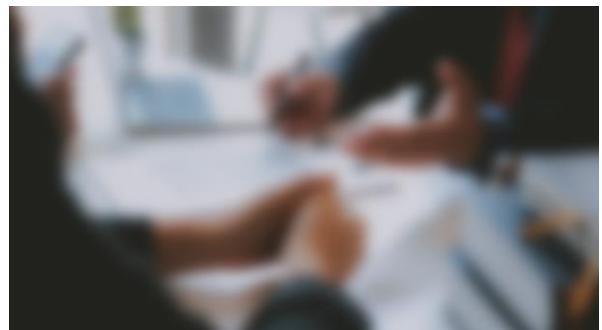


# ACHATS 2030

Protocole de décarbonation  
**SAISON 1 - Octobre 2025**

## FRET ET TRANSPORT DE FONDS



PRÉPARÉ ET PRÉSENTÉ PAR  
LES MEMBRES DU COLLECTIF ACHATS 2030



**BNP PARIBAS**



**CRÉDIT AGRICOLE**



**GROUPE  
BPCE**



**LA BANQUE  
POSTALE**



**LCL**



**SOCIETE  
GENERALE**

**accenture**

**bouygues**

**BRINKS**

**CISCO**

**SMART  
PAYMENT  
ASSOCIATION**

**KPMG**



**SFR**

**orange**

**H SERVICES**

**STERNE**

**WAVPHONE**

**WAVPHONE**

# TRAITEMENT DU FRET ET DU TRANSPORT DE FONDS

## UN ANGLE MORT STRATÉGIQUE À ADRESSER COLLECTIVEMENT



Le mode d'intégration du fret et du transport de fonds dans les bilans carbone varie selon les membres du collectif. Selon les choix méthodologiques, ces activités sont rattachées soit au poste 3.1 – « achat de biens et services », soit au poste 3.6 – « transport de marchandises amont ». Même s'il est difficile d'en donner une estimation précise, le fret (incluant le transport de fonds) représenterait en moyenne 10% du bilan carbone d'une institution bancaire opérant un réseau d'agences. Dans certains cas, le fret peut représenter jusqu'à 30% des émissions liées aux achats d'un grand groupe bancaire.

Par ailleurs, au-delà de l'intérêt pour les acteurs bancaires de collaborer avec leurs fournisseurs dans une démarche de décarbonation, le secteur du fret routier dans son ensemble est confronté à un défi majeur. Il représente en effet environ **7,6 % des émissions nationales de gaz à effet de serre**, et près de **24 % des émissions du secteur des transports**<sup>1</sup>.

## CHIFFRES CLÉS

**7,6%** **24%**

Des émissions nationales de GES

Des émissions du secteur des transports

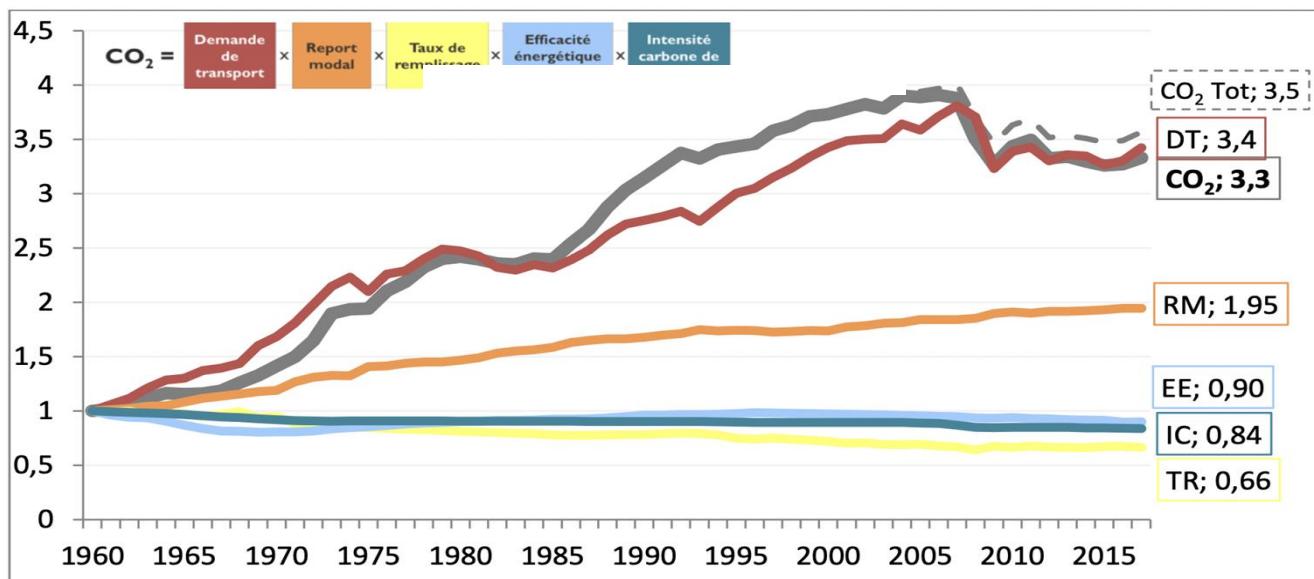
1. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transport/fr/20-emissions-de-gaz-a-effet>

# TRAITEMENT DU FRET ET DU TRANSPORT DE FONDS

## UN ANGLE MORT STRATÉGIQUE À ADRESSER COLLECTIVEMENT

Comme l'illustre le graphique ci-dessous, malgré une amélioration notable en matière de **taux de remplissage, d'efficacité énergétique des véhicules** et de réduction de l'intensité carbone de l'énergie, l'évolution des émissions du secteur du fret sur les dernières décennies a été une forte hausse. Cette augmentation s'explique principalement par **l'augmentation considérable de la demande de transport** (en volume), et par un **report modal massif en faveur du fret routier**.

**FIGURE 1**  
**LES FACTEURS EXPLICATIFS DE LA HAUSSE DES ÉMISSIONS DANS LE FRET**  
(source : Les transports face au défi de la transition énergétique, Aurélien Bigo)



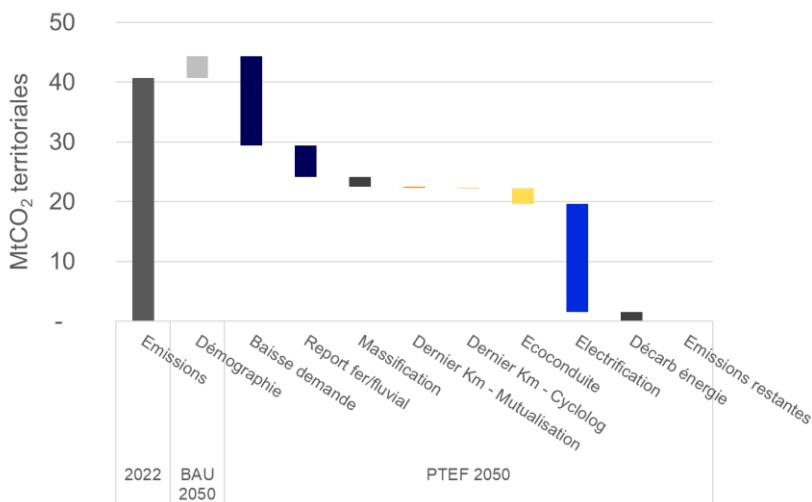
La décarbonation du fret reste en retard par rapports aux objectifs fixés par la puissance publique. En effet, en 2023, les émissions du transport routier de marchandises avaient diminué de 5% par rapport à leur niveau de 2019<sup>2</sup>, tandis que l'engagement pris est d'atteindre un niveau de réduction de 30% d'ici 2030. Un engagement collectif est donc indispensable pour combler cet écart. Parmi les différents leviers à activer pour parvenir à la décarbonation du secteur, le graphique ci-dessous propose une lecture de la répartition des gains à aller chercher. Il en ressort que la **baisse de la demande** et **l'électrification des flottes de véhicules** constituent les deux axes majeurs à privilégier.

2. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-du-climat/fr/11-emissions-de-ges-des-transports>

# TRAITEMENT DU FRET ET DU TRANSPORT DE FONDS

## UN ANGLE MORT STRATÉGIQUE À ADRESSER COLLECTIVEMENT

**TABLEAU 2**  
**RÉPARTITION DES GAINS CARBONE À RÉALISER PAR LEVIER DE DÉCARBONATION**



Bien que le transport de fonds ne concerne qu'une faible part des véhicules lourds à l'échelle nationale (environ 0.5%), **il s'agit pour les institutions bancaires d'un enjeu stratégique pour la réduction de leur bilan carbone scope 3.** La forte visibilité de l'activité et la concentration du marché en un duopole poussent par ailleurs les transporteurs à s'engager dans une démarche proactive de décarbonation afin de limiter les risques réputationnels et de compétitivité.

Par ailleurs, ce secteur offre un fort potentiel de décarbonation à court terme, grâce à des leviers activables tels que **l'optimisation logistique des flux, des interventions et des capacités de stockage, ainsi que les gains d'efficacité énergétique.** Sur ce deuxième point, on peut distinguer d'un côté **l'électrification des flottes** (pertinente pour les véhicules utilitaires mais pas pour les blindés qui ne disposent pas de solution de marché adapté), et de l'autre le **recours aux biocarburants**, permettant des réductions d'émission de CO<sub>2</sub>eq de l'ordre de -80% par rapport à des carburants standards. Ces leviers nécessitent toutefois un engagement collectif et des moyens adaptés pour être pleinement déployés tel que nous le détaillerons dans le livrable 2.

# LIVRABLE 1

## MIEUX RÉPARTIR EN TOUTE TRANSPARENCE POUR MIEUX AGIR : UNE MÉTHODE D'ALLOCATION MIXTE FOURNISSEUR-CLIENT

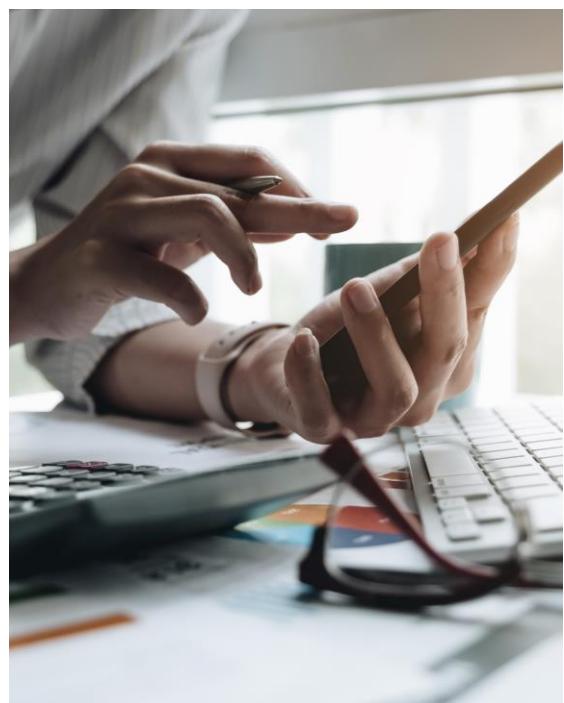
Pour déterminer l'empreinte carbone d'une prestation de fret / transport de fonds et reporter ce montant dans le scope **3.1 - achats** d'une institution bancaire, plusieurs méthodes de calcul peuvent être envisagées. De manière générale, on peut distinguer deux approches :

### UNE APPROCHE « MONÉTAIRE »

en partant du bilan carbone global du fournisseur et en calculant un prorata de ce bilan spécifique à la part du chiffre d'affaires réalisé auprès du client bancaire concerné.

### UNE APPROCHE « PHYSIQUE »

en intégrant des données « réelles » liées à la prestation (en l'occurrence le nombre de kilomètres parcourus, le type de véhicule utilisé etc.) et en calculant le poids carbone associé à ces activités.



Si l'option 2 demande une vision plus granulaire de l'activité de « **roulage** » des fournisseurs du secteur, elle est aussi privilégiée par les banques, permettant de **traduire de manière plus fidèle la réalité physique du service fourni en empreinte carbone**. En effet, chaque acteur bancaire présente un maillage territorial des agences, des pratiques de recyclage des billets et des promesses client qui lui sont spécifiques. Il est donc important de pouvoir traduire ces situations en une **donnée carbone propre à chaque acteur**.

Pour autant, pour assurer la viabilité économique, il est nécessaire de **mutualiser les tournées** entre les différents acteurs bancaires et commerçants. Dans une tournée, la phase « **approche de la zone et de premier client** » consomme plus de carburant que la phase « **entre clients** ». Ces contraintes poussent les transporteurs à raisonner avec des quote-part sur les calculs des émissions.

# LIVRABLE 1

## MIEUX RÉPARTIR EN TOUTE TRANSPARENCE POUR MIEUX AGIR : UNE MÉTHODE D'ALLOCATION MIXTE FOURNISSEUR-CLIENT

Par ailleurs, on peut distinguer pour un acteur du secteur du fret / transport de fonds **une part « fixe »** et **une part « variable »** du bilan carbone. En effet, il y a d'un côté l'empreinte carbone liée à l'activité de roulage et aux kilomètres parcourus pour le compte d'un pool de clients servis par une desserte (part « **variable** » de l'empreinte carbone). Plus le fournisseur parcourt des distances importantes pour le compte d'un client, plus cette part est grande. De l'autre, la partie « **fixe** » correspond à la quotepart du bilan carbone du fournisseur sur tous postes hors roulage, répartie entre les clients en fonction de la part du chiffre d'affaires qu'ils induisent.

Ainsi, si un client A représente à lui seul 20% du chiffre d'affaires de l'entreprise de transport de fonds, il héritera de 20% du bilan carbone hors roulage. Cette méthode permet **d'attribuer à chaque client une part d'émissions proportionnelle aux services réellement utilisés**. En effet, chaque client fait appel aux services des transporteurs sur des segments distincts. C'est particulièrement le cas pour le transport de fonds ou certains clients bancaires sollicitent les fournisseurs sur des prestations de maintenance alors que d'autres internalisent ces opérations.

Tableau 6 - Définition des parts "fixe" et "variable" d'un bilan carbone et mode d'allocation associé

	Définition	Mode d'allocation
<b>Part fixe du client A (allocation par CA)</b>	<b>Émissions ne pouvant pas être exprimées en km</b> (immobilisations, opérations de maintenance, administrationetc.)	Répartie <b>proportionnellement</b> en fonction de la part du chiffre d'affaires réalisée auprès du client A.
<b>Part variable du client A (allocation kilométrique)</b>	<b>Émissions pouvant être exprimées en km</b> (liées au carburant, distance d'intervention, déplacements domicile – travail) etc.	Répartie en fonction des <b>kilomètres réels parcourus</b> .

# LIVRABLE 1

## MIEUX RÉPARTIR EN TOUTE TRANSPARENCE POUR MIEUX AGIR : UNE MÉTHODE D'ALLOCATION MIXTE FOURNISSEUR-CLIENT

A titre d'exemple, l'illustration suivante montre comment cette méthode d'allocation s'applique à deux clients type. Une entreprise X dont le bilan carbone hors roulage serait de 2 000 tonnes en 2024 et dont la flotte serait composée d'un seul type de véhicule ayant une consommation moyenne de 20L de diesel<sup>3</sup> au 100km :

Client	km/an	CA réalisé <sup>4</sup>	Part fixe (tCO2eq)	Part variable (tCO2eq)	Empreinte allouée (tCO2eq)
Client A	150 000	10 %	200	97.2	<b>297.2</b>
Client B	300 000	20 %	400	194.4	<b>594.4</b>

*Empreinte carbone pour un client  
= part fixe du client 1 + part variable du client A*

En repartant des informations ci-dessus, le client A se verrait allouer une empreinte carbone de **297.2 tonnes** et l'entreprise B une empreinte carbone de **594.4 tonnes**, à venir inclure dans les bilans carbones respectifs des clients sous le poste d'émission « achats » (scope 3.1).

Afin d'assurer la robustesse du résultat, certains points d'attention sont à garder en tête aussi bien au niveau de la part variable que de la part fixe.

3. Le facteur d'émission retenu ici est de **3.24 kgCO2eq/l**, sur un périmètre « well-to-wheel », selon le Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting. (2019).

4. Le CA réalisé est composé de plusieurs activités incluant un taux de transport plus ou moins important et ce selon le modèle organisationnel de la banque. Un taux fort d'externalisation des agences (par exemple pour BPCE) induira un transport accru pour les activités de gestion des DAB/GAB. Il est donc nécessaire de retraitrer la base CA pour distinguer les activités pouvant être exprimées en km (roulage, déplacements domicile – travail etc. des autres postes carbonés comme les immobilisations ou le travail administratif).

# LIVRABLE 1

## MIEUX RÉPARTIR EN TOUTE TRANSPARENCE POUR MIEUX AGIR : UNE MÉTHODE D'ALLOCATION MIXTE FOURNISSEUR-CLIENT

### **Part variable :**

- Plusieurs facteurs influencent la part variable allouée à un client, notamment le **poids du véhicule**, la **densité de la zone desservie** (plus grande consommation en zone urbaine) et la **distance à parcourir entre deux points**. Ces paramètres, déjà suivis par les fournisseurs, pourront être à l'origine de différences significatives de l'empreinte carbone entre deux prestations avec des profils de différents.

### **Part fixe (hors roulage) :**

- Il est important de s'assurer que les différents fournisseurs utilisent le **même périmètre pour le calcul de la part fixe de leur empreinte carbone**. A ce stade, le niveau plancher en matière de calcul de l'empreinte carbone regroupe les postes suivants:
  - o **Scope 1**
    - Les sources fixes de combustion
    - Les émissions directes fugitives
  - o **Scope 2**
    - Les émissions de GES liées à la consommation d'électricité
    - Les émissions liées à la consommation de vapeur, chaleur ou froid
  - o **Scope 3**
    - 3.1 - Achats de produit et de service
    - 3.2 - Immobilisation des biens
    - 3.5 – déchets (uniquement pour les transporteurs de fonds)
    - 3.6 Déplacements professionnels
    - 3.7 - Déplacement domicile travail

A noter qu'un axe de travail complémentaire consistera à s'assurer que les **facteurs d'émission** utilisées par les transporteurs de fonds pour ces différents postes d'émissions soient bien mis en évidence pour expliquer d'éventuelles divergences d'un transporteur à l'autre.

## LIVRABLE 2

### DU DIAGNOSTIC À L'ACTION : LEVIERS PRIORITAIRES POUR UN FRET BAS CARBONE



Un travail de cartographie des flux du transport de fonds a été réalisé afin **d'illustrer la nature des déplacements propres à cette activité et de comprendre les poches d'optimisation disponibles** pour réduire l'empreinte carbone à différents points de la chaîne de transport (voir en annexe). En gardant en tête les deux leviers structurants que sont la **réduction du volume kilométrique** et **l'amélioration de l'intensité énergétique des flottes** (électrification ou passage au HVO), les leviers suivants ont été identifiés, avec en gras les leviers jugés par le collectif comme « prioritaires » en matière de **potentiel de décarbonation** et de **faisabilité dans la mise en œuvre**. Dans cette édition une attention particulière a été apportée aux leviers nécessitant des travaux conjoints entre pairs et fournisseur.

# LIVRABLE 2

## DU DIAGNOSTIC À L'ACTION : LEVIERS PRIORITAIRES POUR UN FRET BAS CARBONE

Type de levier	Exemples clés
Technique	<ul style="list-style-type: none"><li><b>Électrification</b> : le passage à une flotte de véhicules électrique concerne uniquement les véhicules de type utilitaire dits « légers », car il a été établi que l'électrification des blindés de transport de fonds n'était pas techniquement / économiquement viable dans un futur proche. Ainsi, il s'agira de définir un plan d'électrification de la flotte sur tous les véhicules concernés pour arriver à une flotte « zéro émission » (au pot d'échappement).. Cela s'inscrit plus largement dans la stratégie européenne d'électrification des véhicules avec la fin de la vente des véhicules thermiques en Europe d'ici 2035. Des travaux en collectif interbancaire incluant les fournisseurs et portant sur le sujet des conditions de financement de la mobilité électrique (véhicules, bornes, infrastructure...) sont à prévoir.</li><li><b>Carburants alternatifs (ex : HVO)</b> : Pour le transport de fonds, le passage au carburant HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) pour les camions blindés a été retenu comme principal levier de décarbonation des flottes « lourdes ». Si ce carburant présente effectivement des atouts, dont la réduction des émissions de CO2 d'environ 80 %<sup>5</sup> et la compatibilité avec les moteurs diesel existants, il présente également des risques, tel l'origine des huiles (palme vs déchets organiques) et la très faible disponibilité du HVO en station-service. Le déploiement du HVO nécessite encore des efforts importants. Il s'agit notamment d'adapter le réseau de distribution et de garantir un approvisionnement stable dans le temps. Sur ce point, un déchiffrage des utilisations « concurrentielles » du HVO sera bienvenu pour s'assurer que la disponibilité « réelle » en HVO soit conforme aux besoins</li><li><b>Augmentation des capacités des GAB/DAB</b> : L'augmentation des capacités de charge des guichets et distributeurs automatiques de billet permettrait de réduire l'empreinte carbone des transporteurs de fonds principalement en diminuant la fréquence des tournées. En effet, des GAB/DAB avec des cassettes de plus grandes capacité (ou une meilleure gestion de la circulation fiduciaire) nécessitent moins de rechargements. Certains travaux sont en cours parmi les institutions bancaires pour faire évoluer la capacité de charge. Il sera de la responsabilité de chaque acteur de définir sa stratégie en fonction du coût euro et carbone de l'achat de nouvelles machines, ainsi que de l'optimisation possible en matière de remplissage en fonction des attentes réglementaires et du coût de l'immobilisation de l'argent.</li><li><b>Allongement durée de vie véhicule</b></li><li><b>Réduction du poids des véhicules</b></li></ul>
Opérationnel	<ul style="list-style-type: none"><li><b>Recyclage des fonds en centre fort et en agence</b> : La réutilisation en local des billets collectés plutôt que le transport systématique vers une autre entité permet de réaliser des gains carbones significatifs. Pour aller plus loin dans la mise en place de cette solution, certains enjeux doivent être pris en compte comme le respect des normes BCE, la coordination entre les clients (notamment les grands remettant et les particuliers en agence) et la sécurité. En agence, l'augmentation du taux de recyclage dépend en partie de la capacité de charge des DAB / GAB et sera donc conditionné aux enjeux décrits ci-dessus. Une autre condition majeure est le respect de l'équilibre entre la quantité de billets déposés et recyclables avec les besoins en montant et en volume.</li><li><b>Mutualisation des compétences N0, N1, N2 + autres actes de maintenance</b> : la mutualisation des compétences de maintenance permettrait de réduire les déplacements des opérateurs et de diminuer les interventions d'urgence. Un technicien polyvalent peut en effet réaliser un seul déplacement pour une intervention complète, réduisant ainsi le nombre de kilomètres parcourus. Par ailleurs, dans certains cas, les tâches de maintenance peuvent être réalisées par des agents de l'agence, comme cela est déjà le cas pour certaines institutions qui internalisent une partie ou la totalité du travail de maintenance.</li></ul>

## LIVRABLE 2

### DU DIAGNOSTIC À L'ACTION : LEVIERS PRIORITAIRES POUR UN FRET BAS CARBONE

Type de levier	Exemples clés
Opérationnel	<ul style="list-style-type: none"><li><b>Tournées optimisées</b> : déjà réalisé de manière systématique par les transporteurs pour qui il s'agit d'un enjeu de rentabilité. Des poches d'optimisation subsistent, comme le fait de pouvoir rendre plus flexible les dates de passage. En orientant les agences bancaires et clients commerçants sur des attentes de résultat et en limitant les contraintes d'horaires fixes, les transporteurs peuvent réaliser des optimisations significatives, en particulier dans les secteurs à faible densité.</li><li><b>Maintenance préventive ciblée des GAB/DAB</b><sup>6</sup></li></ul>
Organisationnel	<ul style="list-style-type: none"><li><b>Formation (écoconduite, sensibilisation)</b></li><li><b>Rationalisation des sites</b></li><li><b>Plan de mobilité employeur (covoiturage, bus, vélo, etc.)</b></li><li><b>Mise en place politique de télétravail</b></li></ul>
Réglementaire	<ul style="list-style-type: none"><li><b>Fermeture / ouverture de comptoir « banque de France »</b></li></ul>
Partenarial	<ul style="list-style-type: none"><li><b>Développement des coffres forts chez les grands remettants</b> : en installant un plus grand nombre de coffres forts intelligents chez les grands remettants (ex. : grandes surfaces, chaînes de magasins, stations-service..), il est possible de réduire les déplacements physiques en espaçant plus les tournées de collecte. Les institutions bancaires pourraient accompagner le développement de ces solutions notamment en sensibilisant leurs clients grands remettants. Par ailleurs, L'utilisation de coffres « connectés » peut contribuer à l'optimisation des tournées de collecte en ne déclenchant le passage du transporteur qu'une fois le coffre rempli. Le collectif recommande que les banques s'emparent du sujet et sensibilisent autour de l'installation de coffres forts chez les grands remettants lorsque cela permet de réduire les flux physiques. Un travail granulaire d'accompagnement des grands remettants dans la mise en place de ces solutions est à prévoir en formant les conseillers dans chaque agence sur ces problématiques, ainsi que sur le type de financement à disposition.</li><li><b>Mutualisation bancaire</b></li><li><b>Massification des flux</b></li></ul>
Compensation	<ul style="list-style-type: none"><li><b>Contribution (insetting) carbone de la part de banques</b> : certaines institutions bancaires, à l'image de La Banque Postale, ont déjà mis en place un système de prix interne du carbone, afin d'intégrer le coût environnemental des opérations dans les décisions économiques, à l'image de la Banque Postale. Un tel système permet de réorienter les investissements, les comportements et les choix opérationnels vers des solutions plus sobres en CO<sub>2</sub>. Il est possible d'utiliser le prix interne du carbone de manière purement incitative, afin d'orienter les décisions, ou bien de manière budgétaire, par exemple via un fonds de compensation interne. Pour les institutions bancaires, l'utilisation d'un mécanisme de prix interne du carbone pourrait servir à dégager des marges de manœuvre pour financer plus largement l'électrification des flottes. Pour un transporteur de fonds ou de matière, l'utilisation d'un prix interne du carbone peut appuyer des décisions stratégiques comme le passage à l'HVO.</li></ul>

6. Attention, ce levier n'est possible que sur les automates non soumis à la réglementation du recyclage. A titre d'exemple, cela représente seulement 50% du parc pour le groupe Crédit Agricole.

# CHANTIERS À VENIR

Fort du travail réalisé lors des 3 ateliers dans le cadre du projet « Achats 2030 », deux chantiers prioritaires se dessinent sur les mois à venir. En fonction de l'avancée, il sera possible d'envisager la poursuite des travaux en collectif afin de travailler sur des points bloquants qui pourraient nécessiter de la collaboration entre pairs et fournisseurs.

## 1. Réalisation d'un calcul de l'empreinte carbone allouable à chaque client selon la méthodologie définie par le livrable 1.

La méthodologie d'allocation « **mixte** » définie dans le livrable 1 permettra aux acteurs bancaires de **sortir d'une approche purement monétaire** pour l'empreinte carbone des transporteurs de fonds et de marchandise qui est inclue dans le poste d'émission **3.1 – achats de biens et de marchandises**. Ainsi, l'objectif est de mettre à jour les données dès l'exercice 2026 du bilan carbone (portant sur les données 2025), avec cette approche mixte pour tous les fournisseurs de prestation fret / transport de fonds.

## 2. Mise en place d'une gouvernance adaptée pour assurer le suivi d'un KPI carbone (émissions Scope 1) à une fréquence trimestrielle

La fréquence actuelle de reporting (**annuelle**) ne permet pas d'avoir une **compréhension suffisamment fine de l'évolution des émissions**. Une donnée plus fréquente pourrait donner des clés de compréhension sur la saisonnalité des flux ou encore l'impact de nouvelles pratiques. La mise à jour régulière d'une baseline carbone permettrait de mieux **suivre les grandes tendances** et **d'évaluer l'impact des actions engagées**. Si la possibilité de fournir des données sur l'empreinte carbone Scope 1 (donnée « kilométrique ») de manière plus fréquente a été confirmée par les fournisseurs, ni eux ni les pairs ne sont en mesure **d'instruire ces données lors de comités dédiés**. Dans un premier temps, il a donc été proposé de **mettre à jour les informations** sur les émissions Scope 1 de manière **trimestrielle**, et d'inclure le sujet de la performance carbone à la **revue de performance trimestrielle entre les fournisseurs et les institutions bancaires**, afin d'intégrer la performance en matière d'émissions au tableau de bord des indicateurs suivis. Dans un premier temps, il faudra s'attendre à ce que le FE associé au roulage soit celui de l'année précédente, seule source d'information consolidée en l'absence de capteurs de consommation en temps réel.

# ANNEXE

**Figure 3 - Schématisation des flux kilométriques du transport de fonds**

