

CSRD et scope 3 transport

Guide pratique pour le directeur supply chain industriel

Comment anticiper, calculer et piloter l'empreinte carbone de votre supply chain transport à l'heure de la CSRD

PUBLICATION RT GLOBAL SOLUTION — AVRIL 2026

Préface

Depuis le 1er janvier 2024, la directive européenne CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) impose progressivement à toutes les entreprises de plus de 250 salariés ou 50 M€ de chiffre d'affaires en Europe de publier un reporting de durabilité vérifié par un commissaire aux comptes.

L'un des chantiers les plus complexes de ce nouveau cadre réglementaire est le **scope 3**, qui regroupe toutes les émissions indirectes amont et aval d'une entreprise — et au sein duquel le **transport de marchandises** occupe une place prépondérante pour les industriels, distributeurs et e-commerçants.

Comme prestataire 3PL et transporteur intégré, RT Global Solution est en première ligne pour accompagner les chargeurs dans cette démarche : nous produisons le reporting CO₂ de centaines de tournées chaque mois pour des clients industriels de toutes tailles.

Ce guide synthétise notre expérience terrain et vise à donner au directeur supply chain les clés méthodologiques et opérationnelles pour réussir son reporting scope 3 transport — sans fausse simplification, mais sans jargon réglementaire inutile non plus.

Bonne lecture.

Romain Tardy
Président — RT Global Solution

Sommaire

1. Ce que la CSRD change concrètement pour votre supply chain
2. Le scope 3 transport : 3 catégories à maîtriser
3. Les méthodologies de calcul : spend-based, distance-based, fuel-based
4. Collecter les données auprès de vos prestataires transport
5. Les facteurs d'émission de référence : ADEME, GLEC, ISO 14083
6. Bâtir une trajectoire de réduction alignée SBTi
7. Les 6 leviers opérationnels de décarbonation transport
8. Choisir un prestataire 3PL compatible avec votre stratégie CSRD
9. Les 8 pièges les plus fréquents à éviter
10. Check-list d'autoévaluation : êtes-vous prêt ?

1. Ce que la CSRD change concrètement pour votre supply chain

La CSRD transpose en droit français l'exigence européenne d'un reporting extra-financier vérifié. Elle s'applique par vagues successives :

- **Depuis 2024** (reporting 2025) : grandes entreprises déjà soumises à la NFRD (directive précédente), soit environ 11 700 entreprises en Europe
- **Depuis 2025** (reporting 2026) : toutes les grandes entreprises (>250 salariés, >50 M€ CA ou >25 M€ bilan — 2 critères sur 3)
- **Depuis 2026** (reporting 2027) : PME cotées
- **2028** (reporting 2029) : grandes entreprises hors UE avec activité significative en Europe

Concrètement, si vous êtes directeur supply chain d'une ETI industrielle française de plus de 250 salariés, vous êtes soumis dès cette année à l'obligation de publier un bilan CSRD vérifié. Et même si votre entreprise n'y est pas directement soumise, vos **grands clients donneurs d'ordre le sont** — et vous demanderont le reporting carbone de votre activité pour alimenter leur propre scope 3.

Ce qui change par rapport au bilan GES "volontaire" que vous produisiez peut-être déjà :

- **Obligation de vérification** par un tiers (commissaire aux comptes ou organisme accrédité) — vos chiffres doivent être auditables
- **Principe de double matérialité** : vous devez rapporter à la fois l'impact de votre activité sur l'environnement (matérialité d'impact) et l'impact des enjeux ESG sur votre activité (matérialité financière)
- **Granularité accrue sur le scope 3** : là où le bilan volontaire se contentait souvent d'une estimation globale, la CSRD exige une décomposition par catégorie ESRS (les European Sustainability Reporting Standards)
- **Trajectoire explicite** : vous devez publier des objectifs chiffrés de réduction et les réviser chaque année avec justification des écarts

Pour la partie transport, cela signifie qu'une simple ligne "estimation carbone transport amont = X kgCO₂e sur la base des tonnes transportées x facteur ADEME moyen" ne suffit plus. Les commissaires aux comptes commencent à challenger la méthodologie et à demander les sources de données primaires.

2. Le scope 3 transport : 3 catégories à maîtriser

Selon les standards ESRS E1 (volet climat de la CSRD) alignés sur le GHG Protocol, le transport de marchandises se retrouve principalement dans **trois catégories** du scope 3 :

Catégorie 4 — Transport et distribution amont

Toutes les émissions liées au transport des matières premières et composants depuis vos fournisseurs vers vos sites de production, ainsi que le transport entre vos différents sites internes lorsque celui-ci est opéré ou financé par vos fournisseurs (et non par vous-même).

Exemple concret : votre fournisseur italien vous livre des pièces en camion. Le CO₂e de ce trajet est dans votre catégorie 4, même si c'est lui qui paye le transport.

Catégorie 9 — Transport et distribution aval

Les émissions liées au transport de vos produits finis depuis vos sites vers vos clients (plateformes distributeurs, centres de distribution e-commerce, magasins finaux, clients industriels).

Exemple concret : le prestataire 3PL qui stocke vos produits finis et les livre à vos clients GMS génère des émissions qui sont dans votre catégorie 9.

Catégorie 6 — Voyages d'affaires (marginal pour le supply chain)

Les déplacements professionnels des collaborateurs. Pour le supply chain, c'est marginal sauf si vous comptabilisez les déplacements de vos acheteurs / exploitants vers les sites fournisseurs et prestataires.

Règle de contrôle opérationnel : la frontière entre scope 1 (émissions directes) et scope 3 catégorie 4/9 se détermine par le principe de contrôle opérationnel. Si vous opérez la flotte vous-même, c'est scope 1. Si vous payez un prestataire ou si le prestataire est payé par votre fournisseur, c'est scope 3. C'est une erreur fréquente : ne pas basculer dans le scope 3 les flux transport externalisés.

3. Les méthodologies de calcul : spend-based, distance-based, fuel-based

Le GHG Protocol et la norme ISO 14083 (dédiée au transport) définissent une hiérarchie de 3 méthodologies de calcul, de la moins précise à la plus précise. Le choix dépend des données disponibles et du niveau de maturité de votre reporting.

Méthode 1 — Spend-based (dépense)

Vous multipliez vos dépenses transport (en euros) par un facteur d'émission par euro dépensé, issu de bases de données sectorielles (ADEME NACRES, CEDA, Exiobase).

Précision : faible. **Avantage** : applicable immédiatement dès que vous avez la compta analytique. **Inconvénient majeur** : les facteurs € → CO₂ sont moyennés sur l'ensemble du secteur, donc vous ne récompensez pas les efforts de décarbonation de vos prestataires. Si vous passez d'un transporteur diesel à un transporteur HVO à même prix, votre bilan ne bouge pas avec cette méthode.

Verdict : acceptable en année 1 pour une mise en conformité minimale, à abandonner dès que possible.

Méthode 2 — Distance-based (distance parcourue)

Vous calculez la quantité transportée (en tonnes) × la distance (en km) × un facteur d'émission par tonne.km et par mode (route, fer, maritime, aérien).

Précision : moyenne à bonne. **Avantage** : permet de différencier les modes et les typologies de véhicules. **Inconvénient** : nécessite d'avoir la donnée tonnage × distance par flux, ce qui implique un minimum de structuration de vos données transport.

Sources de facteurs d'émission recommandées : Base Carbone ADEME (gratuite, mise à jour annuelle), GLEC Framework (référence internationale), DEFRA UK (pour les flux internationaux).

Verdict : la méthode de référence pour un reporting CSRD de bonne qualité.

Méthode 3 — Fuel-based / Activity-based (consommation réelle)

Vous collectez la consommation réelle de carburant par véhicule / tournée, et vous multipliez par le facteur d'émission du carburant utilisé (gazole B7, gazole B30, HVO, B100, électricité, etc.).

Précision : très bonne, c'est la méthode de référence pour les flottes opérées en propre et pour les prestataires capables de fournir la donnée réelle.

Avantage majeur : reflète l'effort réel de décarbonation (un tracteur roulant au HVO affichera immédiatement une baisse de 85-90 % de ses émissions vs le même tracteur au gazole fossile).

Inconvénient : nécessite des systèmes d'information TMS capables de sortir la consommation réelle, et une collaboration fine avec les prestataires. Peu de 3PL savent aujourd'hui produire ce niveau de reporting — c'est un critère de choix différenciant.

Verdict : la méthode cible pour un reporting CSRD mature, à déployer progressivement.

4. Collecter les données auprès de vos prestataires transport

C'est le point de friction principal. La majorité des transporteurs routiers français ne sont pas encore équipés pour fournir un reporting CO₂ par tournée. Voici une approche progressive pour enclencher la collecte.

Étape 1 — Cartographier vos flux transport significatifs

Commencez par identifier le "top 80 %" de vos émissions transport : quels sont les prestataires qui représentent 80 % de vos dépenses ou tonnages transport ? C'est sur eux que se concentrera l'effort de collecte. Pour les 20 % restants (longue traîne de petits prestataires), une estimation spend-based ou distance-based sectorielle sera acceptable.

Étape 2 — Classifier vos prestataires par maturité

Trois catégories émergent en pratique :

- **Prestataires matures** (capables de fournir un reporting par tournée avec distinction des carburants) : typiquement les grands groupes (Geodis, STEF, CEVA, K+N, DHL) ou les ETI structurées comme RT Global Solution sur le marché français
- **Prestataires en cours de structuration** (peuvent fournir des agrégats mensuels simples : km parcourus, type de véhicule, tonnage) : la plupart des transporteurs ETI
- **Prestataires non équipés** (aucune donnée carbone disponible) : les petits transporteurs et artisans

Étape 3 — Intégrer l'exigence reporting dans vos contrats

Faites évoluer vos contrats et CCAG transport pour y intégrer une clause reporting carbone standardisée :

> "Le prestataire s'engage à fournir mensuellement, pour l'ensemble des flux opérés pour le compte du client, un reporting CO₂ détaillé comprenant : kilomètres parcourus, tonnage, mix carburant utilisé (par type), émissions CO₂ équivalent calculées selon la méthodologie ISO 14083 avec facteurs d'émission ADEME Base Carbone ou GLEC Framework. Le reporting sera fourni au format Excel structuré, avant le 15 du mois suivant."

Étape 4 — Mettre en place un outil de consolidation

Pour éviter le piège du fichier Excel centralisé qui devient rapidement ingérable, investissez (en interne ou via un SaaS tiers) dans un outil de consolidation capable d'agréger les reportings hétérogènes de vos prestataires et de produire un bilan consolidé. Les acteurs de référence sur ce marché : EcoTransIT World, Ovinto, Carbon Saver, Sweep, Greenly.

5. Les facteurs d'émission de référence : ADEME, GLEC, ISO 14083

Une source d'erreur fréquente est l'utilisation de facteurs d'émission obsolètes ou incohérents. Voici les références à utiliser en 2026.

ADEME Base Carbone

Base de données de référence en France, maintenue par l'ADEME. Mise à jour annuelle, gratuite, téléchargeable. Contient les facteurs d'émission pour tous les modes de transport, tous les carburants, tous les véhicules. Version courante : 2024.

Quelques valeurs utiles (à vérifier dans la version en vigueur) :

- Poids lourd articulé 40 T gazole B7, charge utile moyenne : environ 75-85 gCO₂e / tonne.km
- HVO 100 % (pur, hors tracté) : réduction de l'ordre de 85-90 % vs gazole B7 (dépend de l'origine de la matière première et de la méthode d'allocation)
- Transport maritime container : environ 8-12 gCO₂e / tonne.km (beaucoup moins carboné que le routier)
- Transport aérien cargo : 500-1 500 gCO₂e / tonne.km (extrêmement carboné)

GLEC Framework

Standard international porté par Smart Freight Centre, largement adopté par les grands donneurs d'ordre internationaux. Compatible ISO 14083. Utilise des facteurs harmonisés entre les pays. Recommandé si vous avez une activité internationale ou des clients multinationaux.

ISO 14083 (2023)

Norme ISO dédiée au calcul des émissions GES du transport de marchandises et de passagers. Précise les règles d'allocation (comment répartir les émissions d'un camion entre plusieurs expéditeurs partageant le chargement), les règles de calcul bien-au-roue (well-to-wheel) vs réservoir-à-roue (tank-to-wheel), et les règles de rédaction du reporting. De facto, le référentiel de vérification pour les CAC.

Règle d'or : vos reportings doivent être **Well-to-Wheel** (WTW), c'est-à-dire incluant les émissions amont du carburant (extraction, raffinage, distribution), et non seulement Tank-to-Wheel (TTW, combustion seule). C'est une erreur fréquente qui sous-estime vos émissions de 15-25 %.

6. Bâtir une trajectoire de réduction alignée SBTi

La CSRD exige la publication d'objectifs chiffrés de réduction. Le standard de référence est la **SBTi (Science Based Targets initiative)**, qui valide les trajectoires scientifiquement compatibles avec l'accord de Paris (limitation du réchauffement à 1,5 °C).

Les niveaux SBTi

- **Net zero 2050** : objectif long terme compatible 1,5 °C (réduction 90-95 % des émissions vs année de référence, compensation du résiduel par captation)
- **Near-term target (5-10 ans)** : objectif intermédiaire 2030 ou 2035, en général -50 % à -70 % sur scope 1+2, -30 % sur scope 3 par intensité

Construire votre trajectoire transport

Pour la partie transport, une trajectoire réaliste pour un industriel ETI ressemble à :

- **Année N (référence)** : bilan complet des émissions transport par catégorie
- **Année N+5** : -20 à -30 % en intensité carbone (kgCO₂e / tonne transportée) via optimisation flux et substitution carburants
- **Année N+10 (2030)** : -40 à -50 % en intensité via bascule HVO/B100/électrique sur tournées compatibles
- **Année N+20 (2040-2050)** : quasi neutralité via électrique, hydrogène (si mature) et SAF (aérien)

Éviter le piège du "net zero 2050 sans plan"

De nombreuses entreprises annoncent "net zero 2050" sans trajectoire intermédiaire ni jalons chiffrés. C'est exactement ce que les auditeurs CSRD challengent désormais. Publiez plutôt un objectif 2030 solide avec leviers identifiés que "net zero 2050" sans substance.

7. Les 6 leviers opérationnels de décarbonation transport

Voici les leviers les plus efficaces observés sur le terrain, classés par ROI carbone.

Levier 1 — Substitution des carburants (gain immédiat)

Le passage du gazole B7 au HVO ou B100 permet une réduction immédiate de 50 à 90 % du CO₂ combustion, sans adaptation mécanique pour le HVO (moteurs Euro 6 récents compatibles). Surcoût : 10 à 20 % sur le carburant, partiellement absorbable par la TICPE avantageuse sur B100. À ce jour le levier le plus rapide et le plus massif.

Levier 2 — Optimisation des tournées et réduction des kilomètres à vide

Un camion sur deux roule partiellement à vide sur une partie de sa tournée. L'optimisation TMS, le retour de marchandises ("backhauling"), la consolidation multi-clients permettent de gagner 5 à 15 % de réduction CO₂ à iso-service. Levier économique + environnemental gagnant-gagnant.

Levier 3 — Éco-conduite systématique

Un conducteur formé consomme 10 à 15 % de carburant en moins qu'un conducteur non formé. La formation initiale + les remises à niveau annuelles + le retour individuel sur la consommation sont un levier peu coûteux et à fort impact.

Levier 4 — Report modal (route → rail → fleuve → mer)

Pour les flux longue distance et peu time-sensitive, le report sur le rail ou le fluvial peut réduire les émissions de 60 à 80 %. Nécessite une revue des schémas logistiques et parfois des contraintes de massification, mais très impactant sur les flux massifs.

Levier 5 — Électrification des tournées courtes

Pour les tournées urbaines de distribution (moins de 150 km/jour, retour au dépôt), le tracteur électrique devient économiquement viable (TCO compétitif, infrastructure de charge au dépôt). À déployer par vagues successives à mesure que le parc et les aides à l'investissement évoluent.

Levier 6 — Optimisation du taux de remplissage

Passer d'un taux de remplissage de 70 % à 85 % réduit mécaniquement l'intensité carbone par tonne transportée de 17 %. Levier souvent sous-exploité qui passe par une meilleure planification des commandes et une acceptation de délais marginalement plus longs.

8. Choisir un prestataire 3PL compatible avec votre stratégie CSRD

Tous les prestataires 3PL ne se valent pas sur la capacité à vous accompagner CSRD. Voici les 8 critères qui différencient un prestataire "CSRD-ready" d'un prestataire qui ne sera pas capable de vous suivre.

1. Bilan GES scope 1+2+3 publié et vérifié annuellement
2. Trajectoire de décarbonation chiffrée à 2030 (si possible validée SBTi)
3. Flotte Euro 6 à 100 % minimum, avec part croissante HVO/B100/électrique
4. Capacité de reporting CO₂ par tournée (méthode fuel-based ou distance-based selon la maturité)
5. Conformité ISO 14083 pour le calcul des émissions

6. Labels RSE reconnus : Objectif CO₂, EcoVadis Silver minimum, FRET21 pour les chargeurs partenaires

7. Charte éthique et code de conduite fournisseurs publiés (devoir de vigilance côté grand compte)

8. Accompagnement méthodologique proposé pour les clients moins matures sur la CSRD

Un prestataire qui coche au moins 6 critères sur 8 est un partenaire crédible pour votre démarche CSRD.

9. Les 8 pièges les plus fréquents à éviter

Piège 1 : Ne compter que le Tank-to-Wheel

Oublier les émissions amont du carburant sous-estime de 15-25 % le bilan réel. Toujours utiliser Well-to-Wheel.

Piège 2 : Appliquer un facteur d'émission moyen à tous les transporteurs

Récompenser l'effort réel nécessite des données granulaires par prestataire. Un facteur moyen annule toute incitation à la décarbonation.

Piège 3 : Oublier le transport inter-sites internes en scope 3

Si vous déplacez des produits entre vos sites via un prestataire, c'est du scope 3 catégorie 4, souvent oublié.

Piège 4 : Ne pas distinguer gazole B7 et HVO dans les reportings prestataires

Si votre prestataire roule 60 % au HVO mais ne le distingue pas dans son reporting, vous passez à côté de son effort.

Piège 5 : Compter deux fois le transport amont

Si votre fournisseur ET vous-même comptabilisez le même trajet dans vos scope 3 respectifs, cela crée une double comptabilisation au niveau filière. La règle : chacun compte dans son périmètre contrôle opérationnel, c'est attendu et normal.

Piège 6 : Utiliser une base carbone obsolète

La Base Carbone ADEME est mise à jour chaque année. Utiliser une version 2020 en 2026 = défaut de méthode challengeable en audit.

Piège 7 : Publier "net zero 2050" sans jalons intermédiaires

De plus en plus challengé par les auditeurs et la presse. Préférer un objectif 2030 chiffré et étayé.

Piège 8 : Ne pas aligner scope 3 client et scope 1 prestataire

Vos chiffres en scope 3 doivent correspondre à ceux de votre prestataire en scope 1 (sur le périmètre contractuel). Un écart = problème méthodologique à résoudre avant audit.

10. Check-list d'autoévaluation : êtes-vous prêt ?

Répondez par oui / non / en cours aux 15 questions ci-dessous. Un score de 12/15 ou plus indique une bonne préparation CSRD scope 3 transport.

Gouvernance et méthodologie

1. Avez-vous identifié votre année de référence (baseline) et publié vos émissions scope 3 transport sur cette année ?
2. Utilisez-vous la méthodologie ISO 14083 ou GLEC Framework pour le calcul ?
3. Vos reportings sont-ils Well-to-Wheel (WTW) et non uniquement Tank-to-Wheel ?
4. Avez-vous documenté votre méthodologie (procédure écrite, version, révisions) ?

Données et collecte

5. Avez-vous cartographié vos prestataires transport couvrant 80 % des dépenses ?
6. Collectez-vous les données carbone auprès de ces prestataires à une fréquence au moins trimestrielle ?
7. Vos contrats transport incluent-ils une clause reporting CO₂ standardisée ?
8. Disposez-vous d'un outil de consolidation (interne ou SaaS) pour agréger les reportings ?

Trajectoire et objectifs

9. Avez-vous publié un objectif de réduction chiffré à 2030 sur le scope 3 transport ?
10. Cet objectif est-il aligné sur la SBTi ou sur un référentiel scientifique équivalent ?
11. Avez-vous identifié et quantifié les leviers opérationnels permettant d'atteindre cet objectif ?

Prestataires et partenariats

12. Avez-vous noté vos prestataires transport sur leur maturité CSRD / décarbonation ?
13. Incluez-vous ce critère dans vos appels d'offres transport ?
14. Accompagnez-vous vos prestataires moins matures dans leur progression ?

Gouvernance interne

15. Le reporting scope 3 transport est-il présenté au Comex et revu avec la direction financière avant publication annuelle ?

Conclusion

La CSRD n'est pas un simple exercice réglementaire. Pour le directeur supply chain industriel, c'est une opportunité de remettre à plat la stratégie transport, de consolider la relation avec les prestataires clés, et d'ancrer la décarbonation comme un critère opérationnel à part entière — au même titre que le coût, le délai ou la qualité.

Les entreprises qui réussiront cette transition sont celles qui traiteront le reporting CSRD comme un outil de pilotage interne et non comme une contrainte externe. Les données collectées, si elles sont exploitées, ouvrent la voie à des optimisations concrètes : renégociation de flux, consolidation de tournées, bascule

énergétique, choix de prestataires plus mature. Le ROI carbone et le ROI économique convergent.

Chez RT Global Solution, nous avons fait le choix de nous positionner comme un partenaire de cette transition. Notre reporting CO₂ par tournée, notre flotte à 100 % Euro 6 avec plus de 60 % de HVO quotidien, notre charte éthique et notre code de conduite fournisseurs, notre trajectoire publique 2030 font de nous un prestataire 3PL et transporteur compatible avec les exigences des chargeurs industriels les plus engagés.

Si ce guide vous a été utile et que vous souhaitez échanger sur votre propre démarche CSRD, nos équipes sont à votre disposition.

À propos de RT Global Solution

RT Global Solution est un groupe familial français indépendant fondé en 1985, qui réunit trois entreprises : **RT Logistique** (logistique contractuelle 3PL sur 85 000 m² répartis sur 6 sites en France), **SETT Transports** (transport routier avec 40 tracteurs Euro 6) et **RT Office** (services support mutualisés).

Le groupe sert des clients industriels, distributeurs et e-commerçants, avec une expertise particulière sur les secteurs énergie, agroalimentaire, viticole et emballage industriel.

Nos engagements climatiques : 100 % Euro 6, plus de 60 % HVO quotidien, 80 % du parc éligible XTL, 100 % des conducteurs formés éco-conduite. Notre trajectoire 2030 sera publiée dans notre premier BEGES complet.

Pour en savoir plus

- Site web** : rt-globalsolution.com
- Décarbonation** : rt-globalsolution.com/decarbonation/
- Études de cas** : rt-globalsolution.com/etudes-de-cas/
- Charte éthique** : rt-globalsolution.com/charte-ethique/
- Contact** : rt-globalsolution.com/contactez-nous/

© RT Global Solution, 2026. Ce document est fourni à titre informatif. Il ne constitue pas un conseil juridique ou réglementaire. Les entreprises soumises à la CSRD sont invitées à se rapprocher de leur commissaire aux comptes ou d'un consultant spécialisé pour la mise en conformité.