

Position commune sur la taxonomie européenne



PostEurop[•]

Publiée par **POSTEUROP**
Bruxelles, 30 septembre 2022
Transparency Register ID: 092682012915-24

PostEurop[•]

À PROPOS DE POSTEUROP

POSTEUROP est l'association représentant les opérateurs postaux publics européens. Elle s'engage à soutenir et à développer un marché européen de la communication postale durable et concurrentiel, accessible à tous les clients et garantissant un service universel moderne et abordable.

Nos membres comptent **2 millions d'employés** à travers l'Europe et servent **quotidiennement 800 millions de clients** via 175 000 guichets.

Association des opérateurs postaux publics européens AISBL

Boulevard Brand Whitlock 114
1200 Bruxelles
Belgique

Tél. : + 32 2 761 9650
E: info@posteurop.org

posteurop.org | © PostEurop

CONTEXTE

La taxonomie de l'UE¹ est un système de classification permettant d'identifier quels investissements sont durables sur le plan environnemental, dans le contexte du pacte vert pour l'Europe. Un premier acte délégué relatif aux activités durables pour les objectifs d'adaptation au changement climatique et d'atténuation de ses effets² est applicable depuis janvier 2022. Un deuxième acte délégué pour les objectifs restants, à savoir « l'acte délégué environnemental », devrait être publié en 2022.

Les opérateurs postaux, en tant que moteur essentiel de l'inclusion sociale et de la cohésion territoriale, investissent massivement dans des options de livraison respectueuses de l'environnement pour réduire leurs émissions de GES et leur empreinte carbone. Avec l'une des plus grandes flottes de véhicules électriques ou alimentés en carburants alternatifs, 170 000 de ses employés postaux assurent les livraisons à pied dans toute l'Europe pendant que plus de 89 000 travailleurs effectuent des livraisons à vélo, et l'augmentation exceptionnelle des vélos électriques utilisés pour le dernier kilomètre, les opérateurs postaux constituent un exemple unique en matière de livraison zéro émission en Europe³. Ils sont les principaux moteurs de la croissance économique sur le marché du commerce électronique et de l'économie circulaire. Dans le cadre actuel de la taxonomie, une grande partie de l'alignement des activités des entreprises postales est considérée comme relevant du secteur du transport de marchandises et des critères de sélection connexes. Cette classification ne permet pas de prendre en compte les leviers clés de transition et d'adaptation pour le secteur postal. Par conséquent, compte tenu de son importance croissante, de son impact environnemental important et de ses spécificités, la taxonomie de l'UE doit considérer le secteur postal comme **un secteur spécifique** pour élaborer des **critères d'examen technique pertinents**, particulièrement pertinents pour les objectifs en matière de climat et de pollution.

Le secteur postal est un secteur en croissance et impactant marqué par de fortes spécificités

Le marché du commerce électronique a connu une forte croissance avec une part des ventes qui a presque triplé entre 2014 et 2019 pour atteindre 4,9 mille milliards de dollars. La pandémie a été un catalyseur de changement dans les habitudes de

consommation et le commerce électronique devrait croître de 50 % au cours des quatre prochaines années, pour atteindre 7,4 mille milliards de dollars d'ici 2025. Les volumes globaux **de livraison de colis issue du commerce électronique** ont atteint 131,2 milliards en 2020 (+ 27 % en un an)⁴. Cela représente 4 160 colis expédiés par seconde ou 34 colis livrés par personne par an (contre 12 en 2014). Les principaux opérateurs postaux internationaux estiment que la croissance de livraison B2C issue du commerce électronique augmentera de 10 à 15 % par an jusqu'en 2025⁵. Le **doublément prévu des volumes de livraison de colis d'ici 2025** représente des défis de taille en matière environnementale.

Outre la livraison de colis, le secteur fournit depuis des siècles un **service unique et essentiel de communication et d'échange d'informations à la société grâce à la livraison de courrier**. Avec 258 millions points de livraison répartis dans 53 pays reliant chaque année les entreprises à 800 millions de clients, les opérateurs postaux et les membres de PostEurop sont un **moteur de croissance économique soutenant l'évolution des modes d'utilisation et des habitudes de consommation**, ainsi qu'un **moteur essentiel de l'inclusion sociale et de la cohésion territoriale en Europe, comme le souligne la directive sur les services postaux**. Le secteur emploie plus de 2 millions de salariés, ce qui représente 1 % du PIB européen, et ses activités généralisées ont des répercussions sur une multitude d'autres secteurs⁶. En vertu de l'obligation de service universel, les opérateurs responsables doivent livrer chaque adresse au moins cinq jours par semaine.

Grâce à la capillarité de leurs réseaux combinée à leur **approche de mutualisation**, les opérateurs postaux livrent des marchandises et proposent une solution logistique éco-optimisée à tous sur l'ensemble du territoire, qu'il s'agisse de PME désireuses de développer leurs ventes en ligne ou de tout citoyen désireux de recevoir ou d'expédier un produit. Les opérateurs postaux sont un moteur clé de l'économie circulaire. L'activité postale consiste en un processus intégré de bout en bout impliquant la collecte, le transport et la livraison de marchandises individuelles légères pour de nombreux expéditeurs et destinataires fusionnant plusieurs types de flux : B2C mais aussi B2B et C2C.

En outre, le transport routier comprend d'importantes charges de marchandises pour un seul client (principalement B2B) au sein d'un modèle exclusif point à point.

¹Règlement (UE) 2020/852

²Paquet financier durable | Commission européenne (europa.eu)

³Vision de PostEurop en matière de durabilité

⁴Indice d'expédition de colis de Pitney Bowes 2021

⁵Rapport mondial du secteur postal 2021 d'IPC

⁶Vision de PostEurop en matière de durabilité 2022

Le secteur postal agit donc comme un « bus de colis » avec des effets tout à fait comparables à ceux du transport de passagers par autocar : un même véhicule regroupe plusieurs trajets (de passagers ou de colis) destinés à plusieurs adresses desservies par un tour optimisé qui permet d'éviter plusieurs trajets individuels (aller chercher un colis dans un magasin, un entrepôt, etc.). En raison de son modèle économique, le secteur postal se caractérise par un faible rapport « poids/volume » ou « densité » : alors qu'une semi-remorque a une capacité de charge de 35 tonnes, le poids de charge est inférieur à 10 tonnes pour le secteur postal étant donné qu'un colis pèse en moyenne 1,5 kg.

En tant qu'acteurs clés de la vie économique et sociale de tous les pays européens, les opérateurs postaux sont conscients de leur impact sur l'environnement (tant sur le **climat que sur la pollution atmosphérique**). Depuis des décennies, ils agissent et investissent pour réduire leur empreinte. Les 25 principaux opérateurs organisés au sein de l'International Post Corporation (IPC) ont réduit leurs émissions de GES de -34 % depuis 2008. Ils ont également fixé des objectifs collectifs ambitieux pour 2030 : une diminution de 50 % des GES (par rapport à 2019) avec des véhicules alternatifs représentant 50 % de la flotte, dont 25 % de véhicules électriques. **Le secteur postal est le seul à avoir fixé des objectifs communs assortis d'indicateurs sectoriels pertinents.**

L'opportunité de reconnaître les services postaux comme un secteur spécifique pour faire face aux impacts clés du changement climatique

Compte tenu de son importance croissante, de son impact environnemental important et de ses spécificités, la taxonomie de l'UE doit considérer le secteur postal comme **un secteur spécifique** pour élaborer des **critères d'examen technique spécifiques**, particulièrement pertinents pour les objectifs en matière de climat et de pollution. Cela est d'autant plus vrai que le secteur postal ainsi que les activités express sont identifiés par **un code NACE spécifique**: H. 53 « Activités de services postaux et de messagerie ».

Deux critères complémentaires peuvent soutenir la transition du secteur en assurant une contribution importante aux objectifs en matière de climat et de pollution :

- La transformation des schémas opérationnels vers une maximisation de la **mutualisation des flux de courrier et de colis**, basée notamment sur le taux de mutualisation des véhicules ;
- **La mobilité durable** signifie qu'elle est orientée vers des véhicules produisant zéro émission directe de CO₂ ou des livraisons assurées à pied et à vélo.

L'alignement des activités du secteur postal pourrait donc être établi sur la base de ces deux critères. Si le second critère technique existe déjà pour le transport (mais peut être ajusté pour soutenir l'approche de mutualisation d'une manière transitoire, comme c'est le cas pour le transport de passagers), le premier doit être défini pour les objectifs en matière de climat et de pollution sur la base de ratios pertinents. Les critères de taux de mutualisation des véhicules sont particulièrement pertinents, étant donné qu'il n'existe pas de véhicules économiquement viables à émissions nulles pour le segment de transport longue distance des activités postales, contrairement aux activités de collecte et de livraison qui sont exploitées avec des véhicules légers. Les actifs et les investissements qui stimulent les effets de mutualisation et maximisent ainsi la réduction de l'impact (tels que les doubles ponts et les caisses mobiles qui ont un effet significatif sur le taux de mutualisation et réduisent le nombre de véhicules utilisés) devraient être considérés comme des investissements verts pour les objectifs en matière de climat et de pollution.

Le secteur postal, utilisant sa capillarité sur l'ensemble du territoire, soutient le développement de **l'économie circulaire** de la même manière que les plateformes numériques (et conjointement) qui permettent de vendre des objets d'occasion ont transformé les habitudes de consommation. La livraison du premier kilomètre (logistique inversée) est essentielle pour collecter ces flux d'objets diffus émis par les citoyens vers les citoyens (C2C) dispersés sur les territoires, tandis que la livraison du dernier kilomètre est essentielle pour le retour des objets réparés ou la livraison de produits d'occasion (C2B, B2C, B2B).

CONCLUSIONS

La taxonomie de l'UE soutiendrait les investissements durables dans des modèles logistiques économiquement efficaces en précisant quelles activités économiques contribuent le plus à la réalisation des objectifs environnementaux de l'UE. **Le secteur postal est le seul à avoir fixé des objectifs communs avec des indicateurs sectoriels pertinents et, par conséquent, des critères techniques d'examen spécifiques, particulièrement pertinents pour les objectifs en matière de climat et de pollution, devraient être élaborés** pour encourager la décarbonation du secteur postal.

Pour en savoir plus, veuillez contacter:

Mme Elena Fernández

Présidente du Comité Affaires de
l'Union européenne de PostEurop
Groupe
Correos

E: elena.fernandez@correos.com

T: +34 9 15 96 30 34

Mme Mitra Qurban

Présidente du Groupe de Travail ad hoc
Taxonomie de PostEurop
Deutsche PostDHL Group

E: mitra.qurban@dpdhl.com

T: +32 475 632 666

Contact POSTEUROP:

**Association des opérateurs
postaux publics européens
AISBL**

Boulevard Brand Whitlock 114
1200 Bruxelles
Belgique

E: info@posteurop.org

T: + 32 2 761 9650