

**Communication du Conseil de l'IBPT
du 30 juillet 2026
concernant les indicateurs de durabilité des services de
livraison de colis en Belgique pour 2024**

TABLE DES MATIÈRES

1. Synthèse	3
2. Rétroacte	4
3. Base juridique	6
4. Contrôle des indicateurs de durabilité	8
5. Indicateurs de durabilité pour 2024	9
5.1. Équivalents CO ₂ pour l'entièreté de la chaîne.....	9
5.1.1. <i>Cadre théorique</i>	9
5.1.2. <i>Résultats</i>	10
5.2. Équivalent CO ₂ pour la distribution	13
5.2.1 <i>Cadre théorique</i>	13
5.2.2. <i>Résultats</i>	13
5.2.3. <i>Comparaison avec le premier indicateur</i>	16
5.3. Kilomètres parcourus avec un véhicule par colis lors de la phase de distribution	17
5.4. Pourcentage sans émissions dans la phase de distribution	18
5.5. Charte de durabilité	19
5.6. Pourcentage d'énergie renouvelable dans les bâtiments	19
5.7. Pourcentage de véhicules électriques dans le parc automobile	20
6. Publication par les opérateurs.....	22
7. Conclusion	23
8. Annexes.....	24

1. Synthèse

1. L'arrêté royal du 14 décembre 2023 (concernant la durabilité) modifiant l'arrêté royal du 14 mars 2022 (ci-après : « l'AR ») a été publié fin 2023 au Moniteur belge.¹ Les prestataires de services postaux (comptant au cours de l'année écoulée au moins 250 travailleurs, y compris les sous-traitants et les intérimaires) dans le segment des services de distribution de colis ont ainsi l'obligation de collecter certaines informations dans le cadre de la durabilité. L'IBPT devait définir une méthodologie notamment pour les deux premiers indicateurs de l'AR susmentionné (à savoir les émissions moyennes en équivalents CO₂ tout au long de la chaîne ainsi que spécifiquement pour la phase de distribution). Pour ce faire, l'IBPT a bénéficié de l'expertise de la VUB. Un processus de développement d'une durée d'un an, mené en collaboration avec le secteur, s'est achevé avec la publication de la méthodologie par le biais de la décision de l'IBPT du 14 janvier 2025 à cet égard.²
2. En mars 2025, la première consultation concernant ces indicateurs de durabilité a été lancée. Pour l'année 2024, 11 prestataires répondaient à ces critères (sur la base des informations auxquelles l'IBPT a eu accès), à savoir : Amazon, bpost, Colis Privé, DHL Express, DHL eCommerce, DPD, FedEx (et sa société sœur TNT), GLS, PostNL et UPS.
3. Tous les opérateurs n'étaient alors pas tous déjà en mesure de fournir les informations demandées, ce qui sera attendu à partir de la prochaine consultation (pour 2025). En outre, les informations reçues présentent de fortes disparités partiellement imputables à une délimitation incorrecte (« scoping ») ou un manque de détails (granularité). En concertation avec les opérateurs, l'IBPT continuera de tendre vers la convergence dans ce cadre également. De plus, il manque encore un opérateur supplémentaire dans ces résultats, car il est ressorti de l'audit – qui est également prévu chaque année par l'arrêté royal – que les résultats pour 2024 étaient inconciliables. Conformément à l'AR, ces résultats ne sont donc pas publiés.
4. Néanmoins, des informations utiles ressortent de cette première consultation. Pour le premier indicateur, à savoir l'équivalent CO₂ pour l'entièreté de la chaîne du « first to last mile », c'est-à-dire de l'enlèvement à la distribution, nous avons déjà reçu, pour la livraison à l'adresse, sept réponses valables, qui ont donné un équivalent CO₂ médian de 291 gCO₂ en moyenne. Pour le deuxième indicateur, à savoir l'équivalent CO₂ pour le « last mile » uniquement, c'est-à-dire la distribution, cette médiane s'élevait à 269 gCO₂. Cela confirme que l'impact environnemental est principalement lié à la livraison. En matière d'énergies renouvelables dans les bâtiments, des mesures claires ont également été prises, avec trois opérateurs atteignant déjà 100 %. La flotte s'électrifie également de manière évidente, avec déjà 12 % (médiane) de véhicules électriques ou sans émissions (par ex. livraison par vélo). Dans la phase de distribution, la valeur médiane de la part de kilomètres parcourus par véhicule électrique ou sans émissions s'élève déjà à 11 %.
5. Les résultats reflètent également les différences dans la méthode de travail des différents opérateurs. Ainsi, la majorité des opérateurs sous-traient une partie de la chaîne, notamment le « last mile », c'est-à-dire la distribution, souvent à des livreurs indépendants, les équivalents CO₂ étant repris en tant qu'activités externes indirectes. En outre, nous devons garder à l'esprit que les différences dans les équivalents CO₂ par colis obtenus ne reflètent pas uniquement les efforts en matière de durabilité d'un opérateur. Ainsi, un opérateur qui met l'accent sur les livraisons express ou sur la livraison de colis plus lourds obtient un équivalent CO₂ par colis supérieur. Il en va de même en ce qui concerne un opérateur qui vise (également) les territoires ruraux, avec des distances moyennes plus grandes, par rapport à une logistique urbaine et des trajets souvent plus courts.

¹ https://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2023/12/29_1.pdf#Page797

² [Décision du 14 janvier 2025 concernant la méthodologie pour l'établissement de rapports en matière de durabilité des prestataires belges de services postaux | IBPT](#)

2. **Rétroacte**

6. L'arrêté royal du 14 décembre 2023 relatif à la durabilité, impose aux prestataires de services postaux comptant au cours de l'année écoulée au moins 250 travailleurs, y compris les sous-traitants et les intérimaires, opérant dans le segment des services de distribution de colis, de collecter certaines informations en matière de durabilité. Dans ce cadre, la mission d'élaboration de la méthodologie de mesure de certains indicateurs a été confiée à la VUB (*Vrije Universiteit Brussel*).
7. Pour l'année 2024, 11 prestataires répondaient à ces critères, à savoir : Amazon, bpost, Colis Privé, DHL Express, DHL eCommerce, DPD, FedEx (et TNT), GLS, PostNL et UPS. Les prestataires de services postaux ont été étroitement associés au processus de développement de cette méthodologie. Une réunion de lancement, organisée le 22 février 2024, a permis de clarifier le cadre légal ainsi que les étapes à suivre. À la suite de la désignation de la VUB, des réunions de concertation ont été tenues et des questionnaires écrits ont été soumis aux prestataires les 19 avril et 9 juillet 2024, complétés si nécessaire par des entretiens individuels, portant sur les méthodes déjà en usage et la faisabilité de pistes spécifiques.
8. Par la suite, les prestataires ont eu la possibilité de formuler des commentaires sur une version préliminaire de l'outil en juillet 2024. À la fin du processus, une consultation publique a été organisée du 22 octobre au 26 novembre 2024, au cours de laquelle des appels supplémentaires ont eu lieu afin de répondre aux questions spécifiques des parties prenantes.
9. La communication du Conseil de l'IBPT du 14 janvier 2025 concernant la consultation relative à la méthodologie pour l'établissement de rapports en matière de durabilité des prestataires belges de services postaux répond aux questionnements apportés par les prestataires.
10. Le 19 mars 2025, les questionnaires concernant les indicateurs de durabilité ont été transmis aux opérateurs en tant que parties de l'enquête concernant l'observatoire.³ Les prestataires ont renvoyé les formulaires avec les données de 2024 à l'IBPT (jusqu'au 10 février 2026). La date limite pour communiquer les données à l'IBPT était le 2 juin 2025. Trois opérateurs ont également été sélectionnés pour un contrôle concernant leurs indicateurs de durabilité. Cet exercice est abordé dans la section 4 ci-dessous. Une fois la mission de contrôle achevée, l'IBPT a également organisé des réunions de retour d'expérience avec les opérateurs concernés afin de discuter des résultats et des recommandations. Par ailleurs, le dialogue annuel avec le secteur, tel que prévu par l'AR, a eu lieu le 30 mars 2026. Des réunions de concertation finales et individuelles avec les opérateurs ont ensuite été organisées, et des informations complémentaires ont été fournies (jusqu'au 4 juin 2026).
11. Cette évolution s'inscrit dans un mouvement plus large en matière de durabilité sur le plan réglementaire, sur la base de l'objectif de l'UE d'être le premier continent climatiquement neutre d'ici 2050 et de la *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD),⁴ approuvée fin 2022. Cette CSRD impose aux entreprises européennes d'identifier tous les thèmes ESG (environnementaux, sociaux et de gouvernance) de manière transparente et détaillée avec les normes ESRS (*European Sustainability Reporting Standards*) correspondantes. Aux Pays-Bas, le régulateur et l'autorité de la concurrence ACM (*Autoriteit Consument & Markt*) a, par exemple, mis en place des lignes directrices concernant les déclarations en matière de durabilité et a ensuite réprimandé certains opérateurs

³ [Communication du 25 novembre 2025 concernant l'observatoire du marché des activités postales en Belgique pour 2024 | IBPT](#)

⁴ https://finance.ec.europa.eu/financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting_en

postaux.⁵ En Belgique, l'autorité de la concurrence, à savoir l'ABC, a récemment publié des lignes directrices sur les accords de durabilité du point de vue du droit de la concurrence.⁶

⁵ [DHL en PostNL passen duurzaamheidsclaims aan na actie ACM | ACM](#)

⁶ [Lignes directrices sur les accords de durabilité | Autorité belge de la Concurrence](#)

3. Base juridique

12. L'arrêté royal du 14 décembre 2023 (ci-après : AR) a modifié l'arrêté royal du 14 mars 2022 relatif aux services postaux, en y insérant, un article 8/1 en matière d'information environnementale.

13. L'article 8/1 prévoit ce qui suit :

« Art. 8/1. [1 § 1er. Le prestataire de services postaux pour lesquels, au cours de l'année civile précédente, au moins deux cents cinquante personnes, en y incluant les sous-traitants et les intérimaires, ont travaillé dans le cadre de la fourniture de services de livraison de colis, collecte au minimum les informations suivantes :

1° pour chaque modalité de livraison, la moyenne des émissions en équivalents CO₂ générées par la levée, le tri, l'acheminement et la distribution des envois postaux, mesurées en gramme, par unité de volume définie par l'Institut, en distinguant les émissions suivantes : ⁷

- les émissions directes provenant de sources détenues ou gérées par l'entreprise ;*
- les émissions indirectes liées à la consommation d'énergie, et ;*
- les autres émissions indirectes générées par des activités externalisées .*

2° pour chaque modalité de livraison et pour les différents types d'émission visés au 1°, la moyenne des émissions en équivalents CO₂, mesurées en gramme, par unité de volume définie par l'Institut, générées durant la seule phase de distribution au sens de l'article 2, 6° de la loi ;

3° pour chaque modalité de livraison, la moyenne du kilomètre par véhicule par colis, dans la phase de distribution;

4° le pourcentage des kilomètres par véhicule couvert par les véhicules sans émissions dans la phase de distribution ;

5° l'adhésion éventuelle à une charte de durabilité sectorielle ;

6° le pourcentage d'énergie renouvelable utilisée dans leurs bâtiments ;

7° le pourcentage de véhicules électriques et de véhicules sans émissions actifs au sein de la flotte ;

Les modalités de livraison visées à l'alinéa 1er, 1° à 3°, correspondent aux options de livraison de colis proposées par les prestataires de services postaux et recouvrent au minimum les différents délais de livraison et les lieux de livraison.

Les prestataires de services postaux visés à l'alinéa 1er mesurent les données visées à l'alinéa 1er, selon une méthodologie définie par l'Institut et sous le contrôle d'un organe d'audit compétent et indépendant désigné par l'Institut.

Cette méthodologie se base sur la dernière norme internationale disponible. L'organe d'audit vérifie par sondage l'exactitude des données récoltées et transmet à l'Institut un rapport contenant ses conclusions et remarques.

⁷ En règle générale, les émissions de carbone sont divisées en trois catégories (ci-après scopes). Le scope 1 couvre les émissions directes provenant des activités propres d'une entreprise, le scope 2 comprend les émissions indirectes provenant de l'énergie achetée, et le scope 3 englobe toutes les autres émissions indirectes de la chaîne de valeur, y compris les activités en amont et en aval.

Aux fins du contrôle, l'organe d'audit peut réclamer au prestataire de services postaux, lorsqu'il le juge nécessaire, d'autres éléments de preuve nécessaires à l'évaluation.

§ 2. Le prestataire de services postaux visés au paragraphe 1er, alinéa 1er, publie sur son site internet, à destination des utilisateurs, les informations visées au paragraphe 1er, alinéa 1er, et s'assure que ces informations soient exactes, claires et compréhensibles et les met à jour annuellement.

Il prend les mesures nécessaires pour que ses utilisateurs puissent facilement accéder aux pages de son site Internet sur lesquelles il publie les informations visées au paragraphe 1er, alinéa 1er. Ses contrats commerciaux comportent un lien vers ces pages.

§ 3. Le prestataire de services postaux visé au paragraphe 1er, alinéa 1er, communique annuellement et au plus tard le 30 juin les informations visées au § 1er, alinéa 1er, à l'Institut, sous la forme indiquée par ce dernier.

Les prestataires de services postaux qui sont en dessous du seuil visé au paragraphe 1er, alinéa 1er, peuvent communiquer les informations visées au paragraphe 1er, alinéa 1er, à l'Institut, conformément à la procédure visée à l'alinéa 1er.

L'Institut peut demander au prestataire de services postaux de compléter les données visées au paragraphe 1er, alinéa 1er par des chiffres absolus à des fins de vérification. Les chiffres absolus ne sont pas publiés et restent confidentiels.

L'Institut ou une instance indépendante choisie par l'Institut selon un cahier des charges qu'il établit, peut réaliser une étude concernant les informations qui doivent être communiquées à l'Institut.

L'Institut publie les données communiquées par chacun de ces prestataires de services postaux, en opérant une distinction entre les prestataires.

Les données inexactes selon l'organe d'audit ne sont pas publiées sur le site internet de l'Institut.

§ 4. Le prestataire de services postaux visés au paragraphe 1er, alinéa 1er, attire l'attention des expéditeurs des colis sur les choix de livraison les plus durables.

§ 5. L'Institut établit une structure de dialogue et de coopération avec les prestataires de services postaux et les autres acteurs concernés en matière de durabilité pour développer de bonnes pratiques et échanger de l'information utile. »

4. Contrôle des indicateurs de durabilité

14. Un contrôle portant sur trois prestataires sélectionnés a été conduit entre le 17 juillet 2025 et le 13 mars 2026 (réception du rapport d'audit final). Les prestataires sélectionnés pour ce premier exercice sont bpost, DPD et UPS.
15. Conformément à l'article 8/1, §1^{er}, alinéa 5, de l'AR, l'IBPT organise chaque année un contrôle pour une sélection préalablement définie d'opérateurs postaux. Ce mécanisme de rotation a pour but de s'assurer que les indicateurs de durabilité rapportés par les opérateurs sont corrects, complets et fournis conformément aux prescriptions de l'AR.
16. Dans ce cadre, l'IBPT a désigné une partie externe afin de réaliser une mission de contrôle sur la base des travaux (ISRS 4400) qui ont été convenus. Ce marché consiste en la réalisation de travaux effectifs relatifs aux données et processus rapportés des opérateurs sélectionnés. Les procédures réalisées portaient notamment sur :
 - la délimitation de la portée telle que définie par l'AR ;
 - l'exhaustivité et la précision des données fournies ;
 - la méthode de calcul des indicateurs de durabilité.
17. Des points d'attention généraux à l'échelle du secteur sont ressortis des travaux réalisés, notamment :
 - un degré de détail variable (« granularité ») dans différents équivalents CO₂ ;
 - des incohérences dans la délimitation (« scoping ») entre opérateurs ;
 - quelques différences entre les chiffres fournis et la documentation sous-jacente, dont l'impact potentiel varie.
18. Pour trois opérateurs, aucun résultat n'est repris dans la présente communication. Pour DPD, les calculs fournis pour 2024 ne sont pas conciliables avec les informations sous-jacentes. Conformément à l'AR (« Les données inexactes selon l'organe d'audit ne sont pas publiées... »), ces résultats ne sont dès lors pas publiés. En outre, FedEx (TNT) et DHL eCommerce sont absents de cet aperçu étant donné qu'il n'était pas encore question d'un calcul propre pour ces opérateurs en 2024.⁸
19. Après la fin de la mission de contrôle, l'IBPT a également organisé des réunions de feedback avec les opérateurs concernés afin de discuter des conclusions et des recommandations. En outre, le moment annuel de dialogue avec le secteur a eu lieu le 30 mars 2026, tel que prévu à l'article 8/1, § 5, de l'AR.

⁸ DHL eCommerce fait d'ailleurs appel à bpost pour la plupart de ses envois B2C en Belgique.

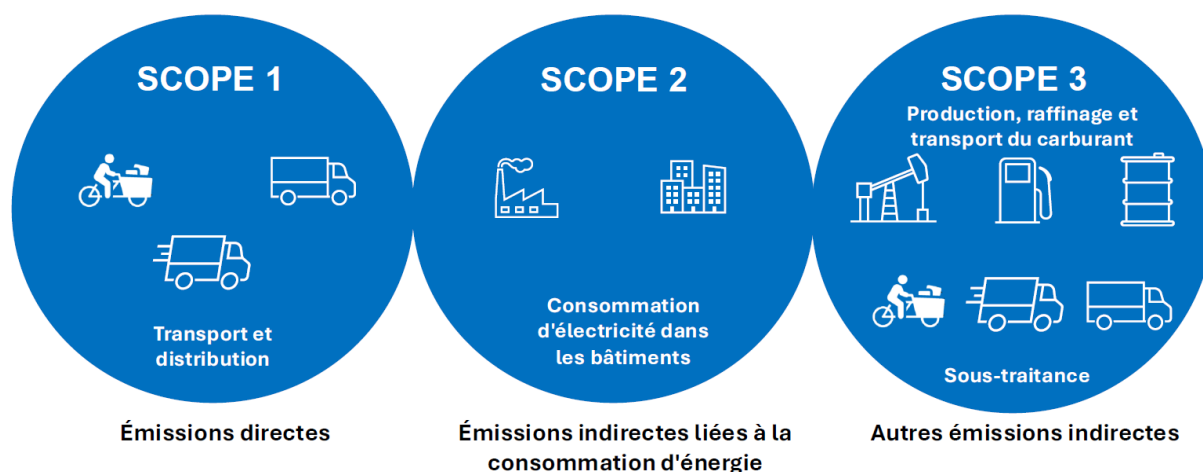
5. Indicateurs de durabilité pour 2024

5.1. Équivalents CO₂ pour l'entièreté de la chaîne

5.1.1. Cadre théorique

20. Pour chaque modalité de livraison, les prestataires de services postaux calculent la moyenne des émissions en équivalents CO₂ générées par la levée, le tri, l'acheminement et la distribution des envois postaux, mesurées en gramme, par unité de volume définie par l'Institut. Pour cela, l'AR requiert la distinction des 3 scopes habituellement utilisés :
- 20.1 Le scope 1 couvre les émissions directes provenant de sources détenues ou contrôlées par l'opérateur lui-même, par exemple l'utilisation de ses propres véhicules (camionnettes de levée ou de distribution).
 - 20.2 Le scope 2 couvre les émissions indirectes liées à la consommation d'énergie achetée par l'opérateur, par exemple la consommation d'électricité dans les centres de tri. On distingue généralement une approche fondée sur la localisation, basée sur le mix énergétique moyen du réseau électrique local, et une approche fondée sur le marché, basée sur les contrats d'approvisionnement de l'opérateur (par exemple l'achat d'électricité renouvelable). La présente communication retient l'approche fondée sur le marché.
 - 20.3 Le scope 3 couvre quant à lui les autres émissions indirectes de la chaîne de valeur, par exemple le recours aux camionnettes des sous-traitants pour la levée ou la distribution, ainsi que les émissions générées lors de l'extraction, la production, le raffinage et le transport d'un carburant.

Figure 1. Les trois scopes en image



Source : IBPT

21. L'AR mentionne « la levée, le tri, l'acheminement et la distribution ». Après consultation des opérateurs, ces termes se limitent à ce qui suit : (1) le transport pour la levée de colis, dont la levée auprès des expéditeurs, (2) les activités de tri et autres activités logistiques dans les centres de tri, dans les centres de distribution et dans les microhubs, (3) le transport entre les installations logistiques précédentes et (4) le transport pour la livraison finale (« last mile ») du colis. Cette dernière activité est désignée –séparément- plus loin sous le terme « phase de distribution ».

22. De plus, six modalités de livraison ont été retenues : (1) Adresse privée ; (2) Livraison de grands formats ; (3) Livraison urgente ; (4) Magasin ; (5) Point de retrait avec personnel, et ; (6) Point de retrait sans personnel.
23. Les éléments suivants ne sont pas repris dans l'outil de calcul : (1) toutes les activités de transport et de logistique liées au colis effectuées sur d'autres continents (que l'Europe), (2) tous les transports internationaux entre les centres de distribution et/ou « gateways » (aéroports, ports). Les activités de logistique dans des installations en dehors de la Belgique sont uniquement reprises si elles concernent la prestation de services postaux sur le territoire belge. (3) Déplacements de consommateurs pour l'envoi et la collecte de colis, (4) consommation énergétique aux destinations finales (points de collecte pourvus ou non en personnel, magasins), (5) déchets et emballage (flux) et (6) trajets de déplacement du personnel et des véhicules d'entreprise.

5.1.2. Résultats

24. Le tableau 1 offre une vue d'ensemble de ce premier indicateur, reprenant les données complètes de chaque prestataire. Plusieurs éléments ressortent de cette première lecture. À cet égard, des différences dans la méthode de travail des différents opérateurs sont visibles. Ainsi, la majorité des opérateurs sous-traite une partie de la chaîne, notamment la distribution, ou le « last mile », souvent à des livreurs indépendants, les équivalents CO₂ étant repris en tant qu'activités externes indirectes (scope 3). Dans un grand nombre de cas, aucune distinction n'a été faite entre les méthodes de livraison, par exemple entre une livraison à une adresse et une livraison à un point postal (pourvu en personnel ou non). De tels opérateurs intègrent également ces livraisons dans les tournées de distribution plus larges et font souvent malheureusement abstraction de l'avantage (écologique) d'une livraison groupée (au même endroit).
25. En outre, nous devons garder à l'esprit que les différences dans les équivalents CO₂ par colis obtenus ne reflètent pas uniquement les efforts en matière de durabilité d'un opérateur. Ainsi, un opérateur qui met l'accent sur les livraisons express ou sur la livraison de colis plus lourds obtient un équivalent CO₂ par colis supérieur. Il en va de même en ce qui concerne un opérateur qui vise (également) les territoires ruraux, avec des distances moyennes plus grandes, par rapport à une logistique urbaine et des trajets souvent plus courts.
26. Les résultats globaux sont les suivants, pour chaque mode de livraison en additionnant systématiquement les 3 scopes : pour le mode de livraison « adresse privée », les équivalents CO₂ s'échelonnent entre 176 et 736 gCO₂/colis, avec une médiane de 295 gCO₂/colis; pour le mode de livraison « magasin », il n'y a que deux valeurs, étant de 98 et 151 gCO₂/colis; pour le mode de livraison « point de retrait avec personnel », la fourchette s'étend entre 24 et 403 gCO₂/colis (la médiane étant de 295 gCO₂/colis), et ; pour le mode de livraison « point de retrait sans personnel », ils varient entre 98 et 403 gCO₂/colis (également avec une médiane de 295 gCO₂/colis). Par ailleurs, selon les opérateurs, le scope 1 ou le scope 3 représente une large majorité des émissions rapportées.
27. L'analyse détaillée des données transmises par chaque prestataire appelle quelques observations et points d'attention.
 - 27.1 Amazon a uniquement transmis des données relatives à la modalité de livraison en adresse privée.
 - 27.2 Les données transmises par Colis Privé portent exclusivement sur des activités externalisées, ce qui s'explique par l'absence de transport en propre, ainsi que par l'alimentation intégrale de leur centre de tri en énergie renouvelable.
 - 27.3 Pour ce qui est de DHL Express, des données ont bien été fournies pour les trois scopes ainsi que pour quatre modalités de livraison, ce prestataire étant le seul à avoir renseigné

une valeur pour la livraison urgente. Il est toutefois à noter que les chiffres communiqués sont identiques pour l'ensemble des modalités de livraison, excepté la livraison urgente. Etant donné que les données du scope 1 et du scope 2 et 3 ne sont pas additionnables chez cet opérateur (par divers modes de transport, y compris les « infeeds » directs), il est calculé une moyenne à partir d'une proportion 70/30 entre le premier et les deux derniers scopes. Cette moyenne sera à chaque fois présentée avec un astérisque (*).

- 27.4 Enfin, GLS et UPS ont bien communiqué des données pour les trois scopes, aucune différenciation n'a été opérée entre les modalités de livraison, une même valeur étant appliquée à l'ensemble d'entre elles.

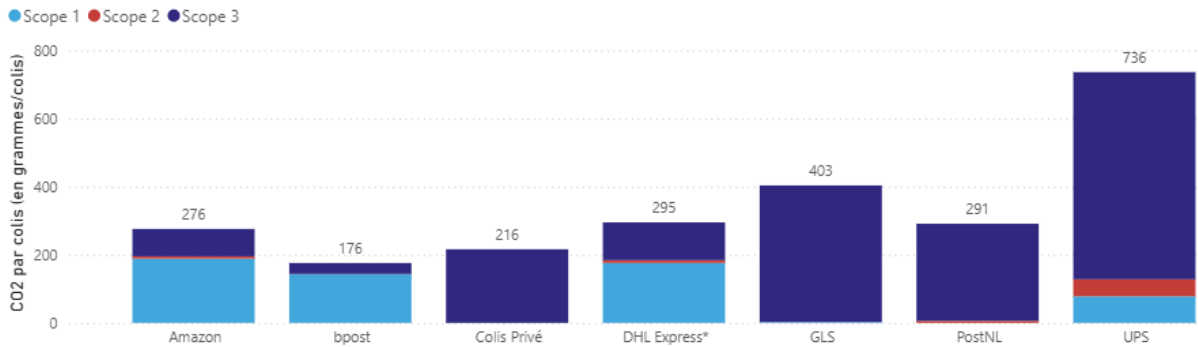
Tableau 1. Ensemble des données de l'indicateur 1 rapportées par les opérateurs ('first to last mile')

	Scope 1	Scope 2	Scope 3	Total
Amazon				
adresse privée	189	7	80	276
bpost				
adresse privée	143	0,85	32	176
magasin	82	0,65	15	98
point de retrait avec personnel	82	0,65	15	98
point de retrait sans personnel	82	0,65	15	98
Colis Privé				
adresse privée			216	216
magasin			151	151
DHL Express				
adresse privée	345	15	215	295*
Livraison urgente			16120	16120
point de retrait avec personnel	345	15	215	295*
point de retrait sans personnel	345	15	215	295*
GLS				
adresse privée	2	0,2	401	403
point de retrait avec personnel	2	0,2	401	403
point de retrait sans personnel	2	0,2	401	403
PostNL				
adresse privée		6	285	291
point de retrait avec personnel		5	219	224
UPS				
adresse privée	78	50	608	736
point de retrait avec personnel	78	50	608	736

Source : IBPT

28. La figure 2 ci-dessous, qui se focalise sur le mode de livraison « adresse privée », présente une dispersion significative des données cumulées, allant de 176 gCO₂/colis pour bpost jusqu'à 736 gCO₂/colis pour UPS. Il convient toutefois de noter que ces chiffres ne sont pas directement comparables entre prestataires, dans la mesure où la répartition entre les scopes varie considérablement d'un prestataire à l'autre, reflétant des activités distinctes ainsi que des différences dans la façon de traiter les données, davantage que des différences de performance environnementale réelle.

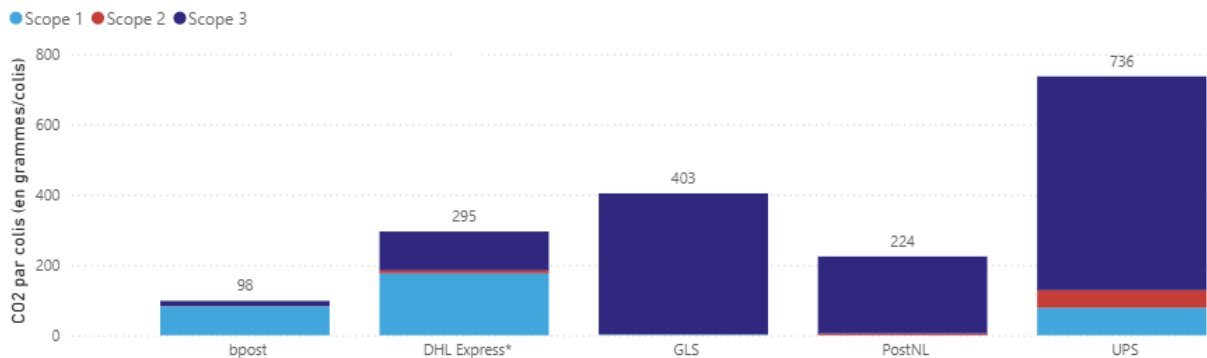
Figure 2. CO₂ par colis en gramme des trois scopes rapportés par les opérateurs pour le mode de livraison « adresse privée » du premier indicateur ('first to last mile')



Source : IBPT

29. En effet, bpost qui rapporte l'émission la plus basse, a principalement des émissions directes, tandis que UPS, qui a l'émission la plus élevée, rapporte principalement des émissions externalisées. Colis Privé, avec 216 gCO₂/colis, et PostNL, avec 291 gCO₂/colis, ne rapportent également que des émissions externalisées, tout comme GLS dont la valeur s'établit à 403 gCO₂/colis. Amazon rapporte 276 gCO₂/colis, dont les deux tiers viennent du scope 1. DHL Express présente une valeur de 295 gCO₂/colis,⁹ répartie presque aux deux tiers par le scope 1 et un tiers par le scope 3.
30. La figure 3 ci-dessous, qui se focalise sur le mode de livraison « point de retrait avec personnel », présente une dispersion significative, allant de 98 gCO₂/colis pour bpost jusqu'à 736 gCO₂/colis pour UPS. Comme pour la modalité « adresse privée », ces chiffres ne sont pas directement comparables entre prestataires, la répartition entre les scopes variant considérablement d'un prestataire à l'autre.

Figure 3. CO₂ par colis en gramme par colis des trois scopes rapportés par les opérateurs pour le mode de livraison « point de retrait avec personnel » du premier indicateur ('first to last mile')



Source : IBPT

31. UPS affiche, tout comme pour le mode de livraison « adresse privée », une valeur de 736 gCO₂/colis. bpost rapporte une valeur de 98 gCO₂/colis. PostNL s'établit à 224 gCO₂/colis, ne rapportant que des émissions externalisées. GLS présente une valeur de 403 gCO₂/colis, constituée

⁹ Une répartition 70/30 est appliquée entre les coursiers DHL Express et les sous-traitants. Selon ce calcul, l'émission moyenne s'élève à 295 grammes/colis pour ce premier indicateur.

uniquement d'émissions externalisées. Enfin, DHL Express enregistre une valeur moyenne de 295 gCO₂/colis, composée presque aux deux tiers du scope 1.

32. Hormis ces deux figures analysées ci-dessus, les modes de livraison « magasin » et « point de retrait sans personnel » n'ont pas été analysés car il n'y avait pour chacun que deux à trois opérateurs ayant rapporté leurs données, néanmoins les figures de ces deux modes sont observables en annexe.

5.2. Équivalent CO₂ pour la distribution

5.2.1 Cadre théorique

33. La phase de distribution est définie, à l'article 2, 6°, de la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux et interprétée, après concertation avec les opérateurs, comme le dernier kilomètre (« last mile »), soit le trajet/transport entre la dernière installation logistique de la chaîne de distribution et la destination finale, comme défini ci-avant (adresse privée, point de retrait avec ou sans personnel, magasin). Cette dernière installation logistique peut être un microhub ou un hub de ville ou un grand centre de distribution qui pourrait même se situer en dehors du territoire belge.
34. Tout comme pour le premier indicateur, six modalités de livraison ont été retenues : (1) Adresse privée ; (2) Point de retrait avec personnel ; (3) Point de retrait sans personnel ; (4) Magasin ; (5) Livraison urgente, et ; (6) Livraison de grands formats.
35. Pour chaque modalité de livraison, la moyenne des émissions en équivalents CO₂ générées par la distribution des envois postaux, est mesurée en gramme, par unité de volume définie par l'Institut. Les 3 différents scopes sont demandés : (1) les émissions directes provenant de sources détenues ou gérées par l'entreprise ; (2) les émissions indirectes liées à la consommation d'énergie, et ; (3) les autres émissions indirectes générées par des activités externalisées.

5.2.2. Résultats

36. Les résultats globaux pour ce second indicateur sont les suivants, pour chaque mode de livraison en additionnant les 3 scopes : pour le mode de livraison « adresse privée », les équivalents CO₂ varient entre 53 et 367 gCO₂/colis, avec une médiane de 269 gCO₂/colis; pour le mode de livraison « magasin », il y a deux valeurs, 9 et 88 gCO₂/colis, et ; pour les modes de livraison « point de retrait avec personnel » et « point de retrait sans personnel », la fourchette s'étend entre 9 et 367 gCO₂/colis (la médiane étant pour les deux modes de 269 gCO₂/colis). Par ailleurs, tout comme pour le premier indicateur, selon les opérateurs, le scope 1 ou le scope 3 représente une large majorité des émissions rapportées.
37. Le tableau 2 offre une vue d'ensemble du deuxième indicateur, reprenant les données complètes transmises par chaque prestataire. On notera que les résultats, et donc les anomalies, sont similaires au premier indicateur. La comparaison entre les deux indicateurs se trouve d'ailleurs au chapitre 5.2.4.
38. L'analyse détaillée des données transmises par chaque prestataire appelle quelques observations et points d'attention.
 - 38.1 Amazon a uniquement transmis des données relatives à la modalité de livraison en adresse privée.

- 38.2 Colis Privé quant à eux ont transmis des données portant exclusivement sur des activités externalisées, ce qui s'explique par l'absence de transport en propre, ainsi que par l'alimentation intégrale de leur centre de tri en énergie renouvelable.
- 38.3 DHL Express a fourni des données pour les trois scopes ainsi que pour quatre modalités de livraison, demeurant le seul prestataire à avoir renseigné une valeur pour la livraison urgente. Il est toutefois noté que les chiffres communiqués sont identiques pour la majorité des modalités. Tout comme pour le premier indicateur, il est calculé une moyenne à partir d'une proportion 70/30 entre le premier et les deux derniers scopes. Cette moyenne sera à chaque fois présentée avec un astérisque (*).
- 38.4 GLS n'a transmis que des données relatives aux émissions externalisées, alors que le premier indicateur comprenait également d'autres scopes, ce qui semble indiquer que c'est surtout la livraison qui est sous-traitée. Comme pour le premier indicateur, aucune différenciation n'a été opérée entre les modalités de livraison.
- 38.5 Enfin, UPS a fourni des données pour les trois scopes. Toutefois, tout comme pour le premier indicateur, aucune différenciation n'a été opérée entre les modalités de livraison.

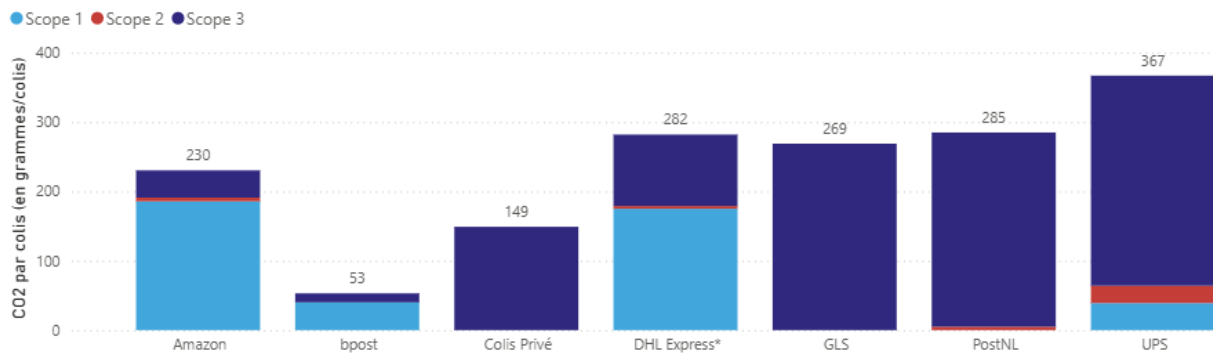
Tableau 2. Ensemble des données rapportées par les opérateurs de l'indicateur 2 ('last mile')

	Scope 1	Scope 2	Scope 3	Total
Amazon				
adresse privée	186	5	39	230
bpost				
adresse privée	40		13	53
magasin	7		2	9
point de retrait avec personnel	7		2	9
point de retrait sans personnel	7		2	9
Colis Privé				
adresse privée			149	149
magasin			88	88
DHL Express				
adresse privée	345	8	204	282*
Livraison urgente			16.120	16.120
point de retrait avec personnel	345	8	204	282*
point de retrait sans personnel	345	8	204	282*
GLS				
adresse privée			269	269
point de retrait avec personnel			269	269
point de retrait sans personnel			269	269
PostNL				
adresse privée		5	280	285
point de retrait avec personnel		4	215	219
UPS				
adresse privée	39	25	303	367
point de retrait avec personnel	39	25	303	367

Source : IBPT

39. La figure 4 ci-dessous, qui se focalise sur le mode de livraison « adresse privée », présente une dispersion significative des données rapportées, allant de 53 gCO₂/colis pour bpost jusqu'à 367 gCO₂/colis pour UPS. Il convient toutefois de noter que ces chiffres ne sont pas directement comparables entre prestataires, dans la mesure où la répartition entre les scopes varie considérablement d'un prestataire à l'autre, reflétant des activités distinctes ainsi que des différences dans la façon de traiter les données, davantage que des différences de performance environnementale réelle.
40. En effet, alors qu'Amazon et bpost présentent principalement des émissions directes, Colis Privé, GLS et PostNL présentent de leur côté des données quasi composées du scope 3. Finalement, DHL Express, a une répartition plutôt équilibrée entre le scope 1 et 3.¹⁰

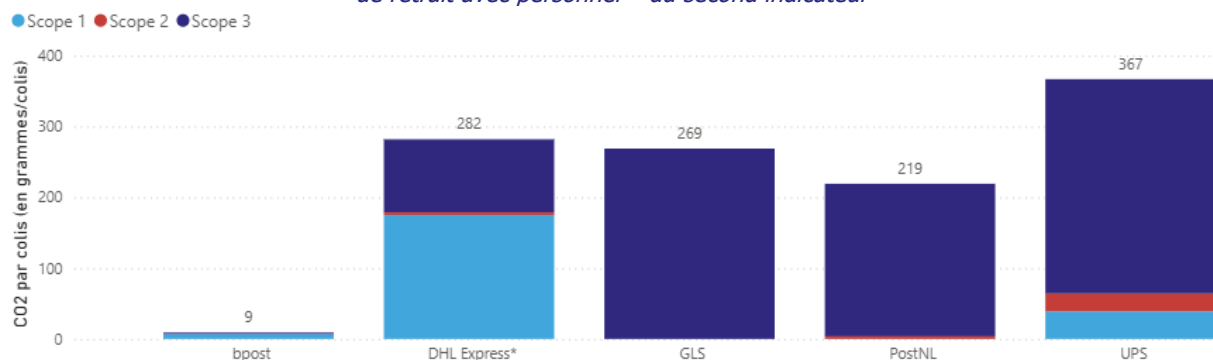
Figure 4. CO₂ par colis en gramme des trois scopes rapportés par les opérateurs pour le mode de livraison « adresse privée » du second indicateur ('last mile')



Source : IBPT

41. La figure 5 ci-dessous, qui se focalise sur le mode de livraison « point de retrait avec personnel », présente une dispersion significative, allant de 9 gCO₂/colis pour bpost jusqu'à 367 gCO₂/colis pour UPS. Comme pour la modalité « adresse privée », ces chiffres ne sont pas directement comparables entre prestataires, la répartition entre les scopes variant considérablement d'un prestataire à l'autre.

Figure 5. CO₂ par colis en gramme des trois scopes rapportés par les opérateurs pour le mode de livraison « point de retrait avec personnel » du second indicateur



Source : IBPT

¹⁰ Une répartition 70/30 est appliquée entre les coursiers DHL Express et les sous-traitants. Selon ce calcul, l'émission moyenne s'élève à 282 grammes/colis pour ce deuxième indicateur.

42. Bpost affiche la valeur la plus faible avec 9 gCO₂/colis, composée presque exclusivement d'émissions directes. PostNL et GLS présentent des valeurs proches, respectivement de 219 et 269 gCO₂/colis, constituée uniquement d'émissions externalisées. DHL Express, présente une moyenne de 282 gCO₂/colis. Enfin, UPS affiche, tout comme pour le mode de livraison « adresse privée », une valeur de 367 gCO₂/colis.
43. De même que pour le premier indicateur, les modes de livraison « magasin » et « point de retrait sans personnel » n'ont pas été analysés car il n'y avait pour chacun que trois opérateurs ayant rapporté leurs données, néanmoins les figures de ces deux modes se retrouvent en annexe.

5.2.3. Comparaison avec le premier indicateur

44. Cette section présente la part des émissions CO₂ attribuable à la livraison last mile dans l'ensemble de la chaîne logistique. Il est utile de rappeler que le premier indicateur inclue les données du second, auxquelles s'ajoutent la levée, le tri et l'acheminement. Les écarts entre les deux indicateurs dépendent donc de la nature des activités de chaque opérateur et des modes de livraison proposés.
45. Un ratio proche de 0% indique que les émissions attribuables à la livraison last mile représentent une part négligeable des émissions totales reportées, ce qui peut s'expliquer par une externalisation de cette activité ou par une absence de données pour cet indicateur. À l'inverse, un ratio proche de 100% signifie que les émissions reportées sont quasi exclusivement attribuées à la phase de livraison last mile, les activités en amont générant peu ou pas d'émissions déclarées.
46. En moyenne, 69% des émissions totales de la chaîne de livraison sont générées lors du last mile, ce qui confirmerait que c'est le poste le plus critique en termes d'impact environnemental. Ce pourcentage cache cependant des disparités très importantes entre opérateurs et scopes
47. En se focalisant sur la moyenne totale des scopes, on observe que le scope 3 a un pourcentage élevé, avec 65%, ce qui signifie que la majorité de l'impact carbone du last mile provient de la chaîne de sous-traitance, résultat cohérent avec le recours fréquent à la sous-traitance pour cette phase de livraison. Le scope 1 atteint quant à lui 54%, tandis que le scope 2 présente le ratio le plus faible, à 41%.
48. Entre les différents opérateurs, les situations sont plutôt contrastées :
- 48.1 bpost affiche des ratios relativement homogènes autour de 10-30%. Ce ratio plus faible que les autres opérateurs s'explique par la position historique de bpost sur le marché postal belge : en tant qu'opérateur historique, bpost dispose d'infrastructures propres couvrant l'ensemble de la chaîne logistique, de la levée jusqu'à la livraison, ce qui se traduit par une répartition plus équilibrée des émissions entre le last mile et les activités en amont.
 - 48.2 Colis Privé se situe dans une fourchette intermédiaire (58% pour la modalité « magasin » et 69% pour la modalité « adresse privée »), avec des émissions uniquement externalisées.
 - 48.3 DHL Express et PostNL se distinguent nettement avec des ratios extrêmement élevés, proche de 100%, ce qui indique que la quasi-totalité de leur empreinte carbone est concentrée sur le last mile.
 - 48.4 GLS présente un profil atypique, en ayant 0% sur les scopes 1 et 2, mais 67% sur le scope 3. Il est important de noter que pour cet opérateur-ci, les scopes 1 et 2 ont des valeurs d'émission négligeables.

UPS présente une répartition très stable des émissions, proche de 50%, quels que soient le scope et la modalité.

Tableau 3. Ratio Indicateur 2 sur indicateur 1

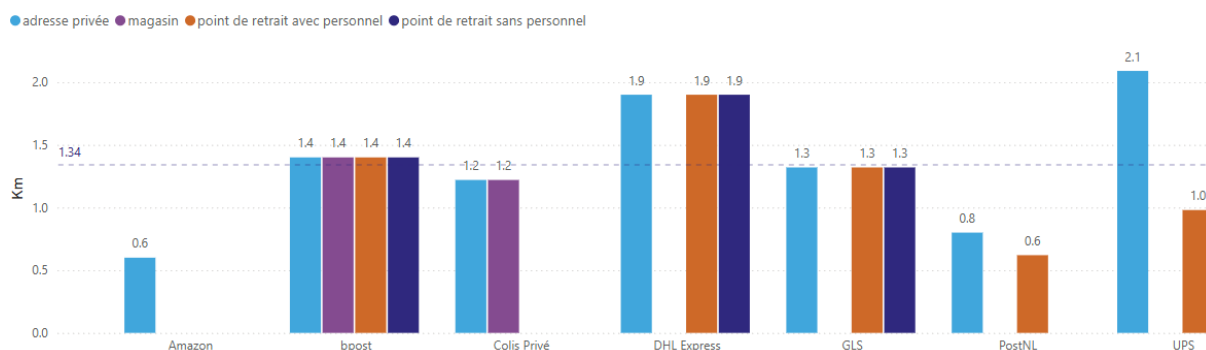
	Scope 1	Scope 2	Scope 3	Total
Amazon				
adresse privée	98%	71%	49%	83%
bpost				
adresse privée	28%	0%	41%	30%
magasin	8%	0%	13%	10%
point de retrait avec personnel	8%	0%	13%	10%
point de retrait sans personnel	8%	0%	13%	10%
Colis Privé				
adresse privée			69%	69%
magasin			58%	58%
DHL Express				
adresse privée	100%	53%	95%	97%
Livraison urgente			100%	100%
point de retrait avec personnel	100%	53%	95%	97%
point de retrait sans personnel	100%	53%	95%	97%
GLS				
adresse privée	0%	0%	67%	67%
point de retrait avec personnel	0%	0%	67%	67%
point de retrait sans personnel	0%	0%	67%	67%
PostNL				
adresse privée		83%	98%	98%
point de retrait avec personnel		82%	98%	98%
UPS				
adresse privée	50%	50%	50%	50%
point de retrait avec personnel	50%	50%	50%	50%
Moyenne par scope	54%	41%	65%	69%

Source : IBPT

5.3. Kilomètres parcourus avec un véhicule par colis lors de la phase de distribution

49. Ce chapitre porte sur le troisième indicateur, défini ici comme la distance moyenne parcourue par véhicule et par colis lors de la phase de distribution, pour chaque modalité de livraison.
50. Afin d'analyser les données transmises par les opérateurs, un premier graphique est présenté ci-dessous et reprend l'ensemble des valeurs déclarées, excepté la livraison urgente.

Figure 6. Moyenne du kilomètre par véhicule par colis, dans la phase de distribution



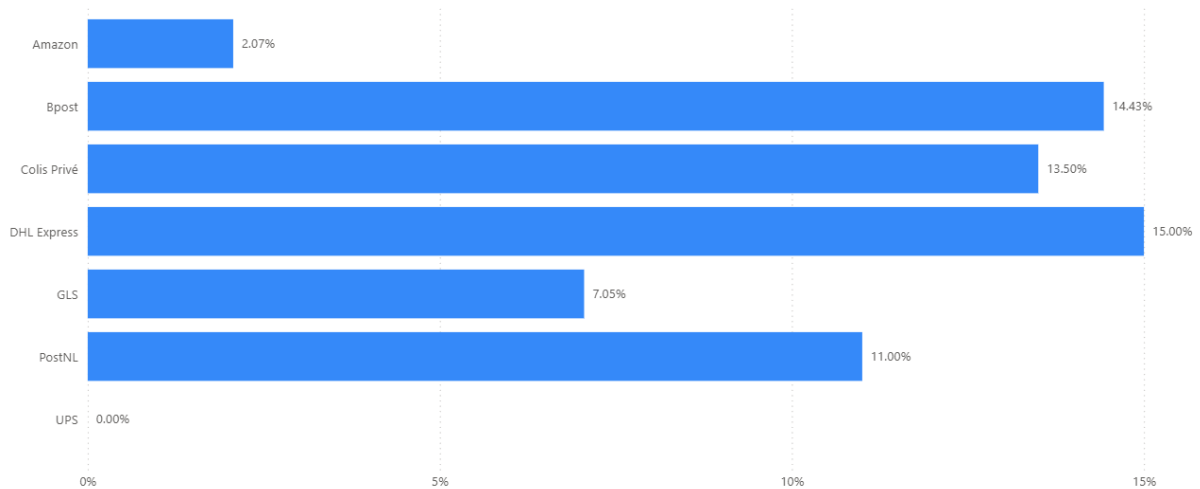
Source : IBPT

51. Un premier constat s'impose, bpost, DHL Express, GLS et Colis Privé rapportent une valeur identique pour l'ensemble de leurs modes de livraison. Cette uniformité peut s'expliquer par l'organisation des tournées : selon la façon dont celles-ci sont structurées, les émissions peuvent en effet être similaires entre les différentes modalités, ou au contraire différer lorsque la livraison à domicile est organisée de manière distincte. Si l'on pourrait s'attendre à une moyenne plus faible pour les livraisons vers un point de retrait ou un magasin, il demeure complexe pour les opérateurs d'isoler et de quantifier cette différence dans leurs calculs.
52. Sur les données rapportées, les valeurs s'échelonnent de 0,6 km pour Amazon et PostNL (en point de retrait pour le second) à 2,1 km pour UPS en adresse privée, avec une moyenne de 1,34 km tous modes confondus.
53. Par opérateur, on observe les valeurs suivantes : Amazon déclare 0,6 km pour la livraison en adresse privée ; bpost 1,4 km pour les quatre modes ; Colis Privé 1,2 km pour ses deux modes (adresse privée et magasin) ; DHL Express 1,9 km pour trois modes ; GLS 1,3 km pour trois modes ; PostNL 0,8 km pour la livraison en adresse privée et 0,6 km pour les points de retrait avec personnel ; et UPS 2,1 km pour la livraison en adresse privée contre 1 km pour les points de retrait avec personnel.
54. Ces écarts entre opérateurs peuvent s'expliquer par plusieurs facteurs, notamment la configuration du réseau de distribution, les volumes de colis traités, la nature des envois, ou encore une focalisation plus ou moins prononcée sur les zones urbaines par rapport aux zones rurales.

5.4. Pourcentage sans émissions dans la phase de distribution

55. Tel qu'indiqué dans l'AR, ce quatrième indicateur demandé est le pourcentage des kilomètres par véhicule couvert par les véhicules sans émissions dans la phase de distribution. *Cela peut notamment concerner les vélos, les vélos cargo électriques et, bien sûr, les camionnettes électriques.*
56. Tel que montré dans la figure ci-dessous, les opérateurs utilisent des véhicules sans émissions spécifiquement dans la phase de distribution, à des degrés variables, dans une fourchette allant de 0% à 15%. Trois d'entre eux se distinguent dans la fourchette haute, entre 13,5% et 15% : DHL Express (15%), bpost (14,4%) et Colis Privé (13,5%). PostNL suit avec 11%, puis GLS avec 7% et Amazon avec 2%. La médiane quant à elle est de 9%. UPS est le seul opérateur - au sein de cette sélection - ne recourant pas à ce type de véhicules.

Figure 7. Pourcentage des km par véhicule sans émissions dans la phase de distribution



Source : IBPT

57. Comme cela a déjà été souligné à plusieurs reprises dans l'observatoire annuel de l'IBPT¹¹, divers opérateurs font état d'une lacune législative à cet égard. Ainsi, il a été mentionné que le passage aux véhicules électriques peut potentiellement limiter la capacité de charge des camionnettes. En effet, les véhicules électriques sont souvent plus lourds que leurs alternatives de format similaire roulant aux énergies fossiles à cause de leurs lourdes batteries. Puisque le poids maximal pour un permis de conduire B est de 3,5 tonnes, cela laisse moins de marge à la capacité de charge pour les colis. Il existe aux Pays-Bas depuis 2019 un projet test prévoyant une exception pour les camionnettes électriques jusqu'à 4,25 tonnes pour le permis B. Une adaptation de la directive européenne relative au permis de conduire permettra cela définitivement.¹² Un projet test similaire a également débuté en Belgique en 2023 pour les camionnettes électriques et à hydrogène. Ce projet durera jusqu'au 31 août 2026.¹³ Un opérateur nous indique également qu'il existe une limite d'accès de 3,5 tonnes dans certaines rues, ce qui complique la livraison par véhicule électrique à ces endroits.

5.5. Charte de durabilité

58. En l'absence d'une charte belge, contrairement à Thuiswinkel aux Pays-Bas par exemple¹⁴, cet indicateur n'a pas encore été demandé pour 2024.

5.6. Pourcentage d'énergie renouvelable dans les bâtiments

59. Tel qu'indiqué dans l'AR, ce sixième indicateur correspond au pourcentage d'énergie renouvelable utilisée dans les bâtiments des opérateurs.

¹¹ [Communication du 25 novembre 2025 concernant l'observatoire du marché des activités postales en Belgique pour 2024 | IBPT](#)

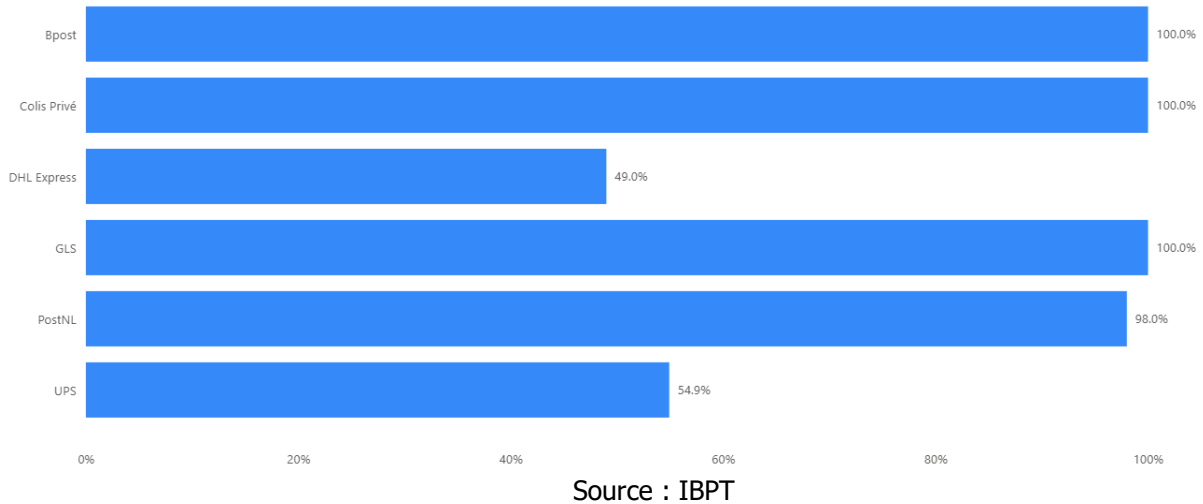
¹² La 4e directive européenne relative au permis de conduire porte la limite de poids du permis B standard à 4 250 kg pour certains véhicules spécifiques. Le texte législatif a été officiellement adopté par le Parlement européen en octobre 2025 et doit encore être transposé par les États membres : https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-10-2025-0234_FR.html

¹³ <https://mobilit.belgium.be/fr/route/agrement-professionnel/permis/permis-de-conduire-b-camionnette-zero-emission-max-425-t>

¹⁴ www.thuiswinkel.org

60. Comme illustré dans la figure ci-dessous, la majorité des opérateurs affichent un taux d'énergie renouvelable élevé. Trois d'entre eux atteignent 100% (bpost, Colis Privé et GLS), tandis que PostNL publie 98%. UPS et DHL Express se situent respectivement à 54,9% et 49%. Amazon est le seul opérateur à ne pas encore avoir publié de chiffre.

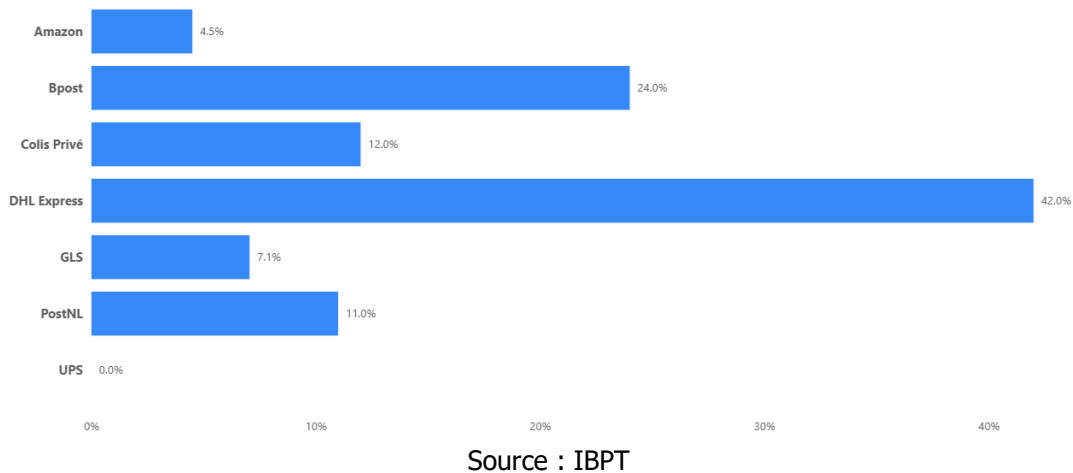
Figure 8. Part d'énergie renouvelable utilisée dans les bâtiments



5.7. Pourcentage de véhicules électriques dans le parc automobile

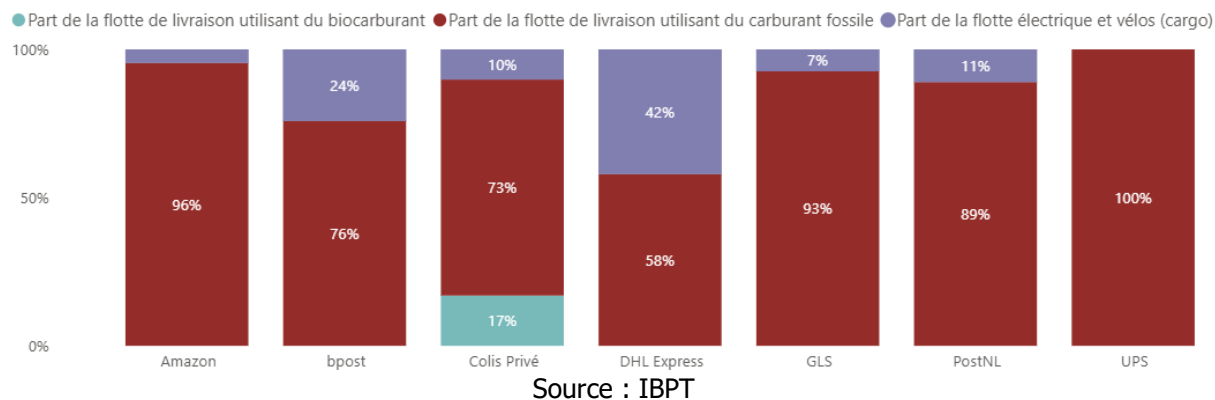
61. Tel qu'indiqué dans l'AR, ce septième et dernier indicateur correspond au pourcentage de véhicules électriques et de véhicules sans émissions actifs au sein de la flotte.
62. Comme illustré dans la figure ci-dessous, les opérateurs présentent des niveaux d'intégration très variables de véhicules électriques et sans émissions dans leur flotte, avec des taux allant de 0% à 42%. UPS ne rapporte aucun véhicule de ce type, tandis que DHL Express se distingue avec la part la plus élevée à 42%. Entre ces deux extrêmes, bpost atteint 24%, suivi de Colis Privé et PostNL avec respectivement 12% et 11%, et GLS avec 7,1%.

Figure 9. Part de véhicules électriques et de véhicules sans émissions actifs au sein de la flotte



63. Par ailleurs, la figure 10 révèle que Colis Privé est le seul opérateur à intégrer des véhicules fonctionnant aux biocarburants, représentant 17% de sa flotte.

Figure 10. Distribution de la flotte selon le type d'énergie utilisée



6. Publication par les opérateurs

64. Conformément à l'article 8/1, § 2, de l'AR, chaque prestataire publie sur son site internet, à destination des utilisateurs, les informations requises, et s'assure que celles-ci soient exactes, claires et compréhensibles en les mettant à jour annuellement. Il prend les mesures nécessaires pour que ses utilisateurs puissent facilement accéder aux pages de son site Internet sur lesquelles il publie ces informations.
65. Bpost a respecté l'AR en publiant de façon claire toutes les données sur son site, en bas de la page « envoyer un colis ».¹⁵
66. Colis Privé a également respecté l'AR en publiant toute l'information demandée sur son site, dans la rubrique « j'attends un colis ».¹⁶
67. Bien que GLS ait publié les données demandées sur son site internet, celles-ci ne sont pas aisément accessibles. Pour les consulter, il est nécessaire de naviguer vers la page « Environnement », accessible depuis le bas de la page d'accueil via la rubrique « Durabilité », puis de faire défiler la page jusqu'en bas afin de cliquer sur le bouton « En savoir plus au sujet des émissions de carbone de GLS Belgium ». Cette action ouvre un PDF contenant les données en question.¹⁷
68. Les données d'UPS sont disponibles dans un fichier PDF téléchargeable sur son site web, à la page « Reporting », dans la rubrique « Our impact ».¹⁸

¹⁵ Les données de bpost sont publiées ici : <https://www.bpost.be/fr/envoyer-colis/national>

¹⁶ Les données de Colis Privé sont publiées ici : <https://colisprive.be/aide/impact-carbone-livraison/>

¹⁷ Les données de GLS sont publiées à travers le bouton « En savoir plus au sujet des émissions de carbone de GLS Belgium » en bas de cette page : <https://gls-group.com/BE/fb/environnement/>

¹⁸ Les données d'UPS sont publiées sur cette page, à travers le bouton « download » sous l'encadre d'UPS Belgium - CO2 Footprint 2024 : <https://about.ups.com/us/en/our-impact/reporting.html>

7. Conclusion

69. La présente communication traite la première collecte de données relatives aux indicateurs de durabilité conformément à l'AR. Les opérateurs n'étaient pas encore tous en mesure de fournir les informations demandées, ce que l'IBPT attendra toutefois à partir de la prochaine consultation (pour 2025). En outre, les informations reçues présentent de fortes disparités partiellement imputables à une délimitation incorrecte (« scoping ») ou un manque de détails (granularité). En concertation avec les opérateurs, l'IBPT continuera d'encourager la convergence.
70. Néanmoins, des informations utiles ressortent de cette première consultation. Pour le premier indicateur, à savoir l'équivalent CO₂ pour l'entièreté de la chaîne du « first to last mile », c'est-à-dire de l'enlèvement à la distribution, nous avons déjà reçu, pour la livraison à l'adresse, sept réponses valables, qui ont donné un équivalent CO₂ médian de 291 gCO₂ en moyenne. Pour le deuxième indicateur, à savoir l'équivalent CO₂ pour le « last mile » uniquement, c'est-à-dire la distribution, cette médiane s'est élevée à 269 gCO₂. Pour une livraison classique de colis à domicile, bpost, Colis Privé et Amazon obtiennent les meilleurs résultats. En matière d'énergies renouvelables dans les bâtiments, des mesures claires ont également été prises, avec trois opérateurs, bpost, Colis Privé et GLS, atteignant déjà 100 %. La flotte s'électrifie également de manière évidente, avec déjà 12 % (médiane) de véhicules électriques ou sans émissions (par ex. livraison par vélo). Les opérateurs avec les pourcentages les plus élevés sont ici DHL Express, bpost et Colis Privé. Dans la phase de distribution, la valeur médiane de la part de kilomètres parcourus par véhicule électrique ou sans émissions s'élève déjà à 11 %. Ici également, DHL Express, bpost et Colis Privé ont les pourcentages les plus élevés. L'IBPT encourage les opérateurs de continuer sur cette voie d'électrification. La comparaison des données entre opérateurs, indicateur par indicateur, fait apparaître que bpost se distingue nettement des autres opérateurs, en figurant systématiquement parmi les opérateurs affichant les meilleurs résultats, voire en tête de ceux-ci.
71. Les résultats reflètent également les différences dans la méthode de travail des différents opérateurs. Ainsi, la majorité des opérateurs sous-traient une partie de la chaîne, notamment le « last mile », c'est-à-dire la distribution, souvent à des livreurs indépendants ; les équivalents CO₂ sont alors repris en tant qu'activités externes indirectes. En outre, nous devons garder à l'esprit que les différences dans les équivalents CO₂ par colis obtenus ne reflètent pas nécessairement que les efforts en matière de durabilité d'un opérateur. Ainsi, un opérateur qui met l'accent sur les livraisons express ou sur la livraison de colis plus lourds obtient un équivalent CO₂ par colis supérieur. Il en va de même en ce qui concerne un opérateur qui vise (également) les territoires ruraux, avec des distances moyennes plus grandes, par rapport à une logistique urbaine et des trajets souvent plus courts.

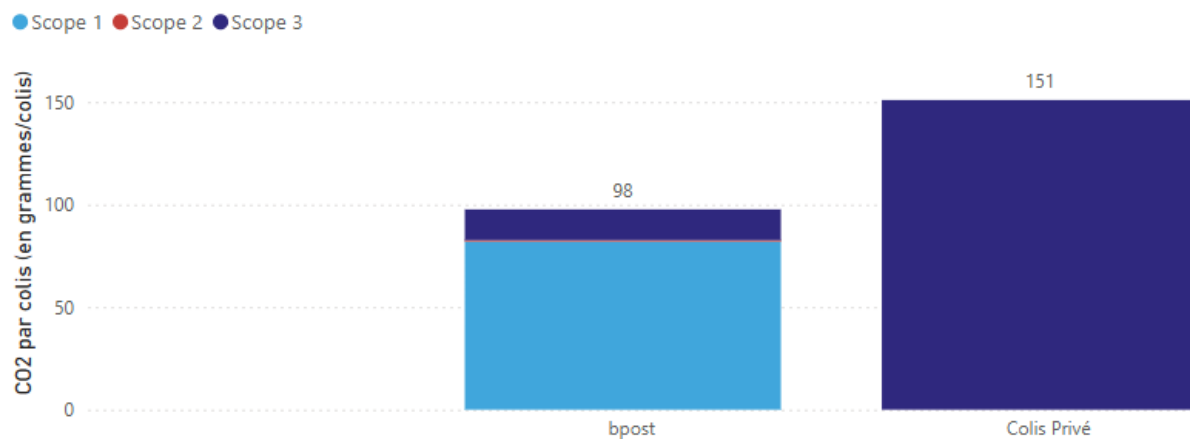
Bernardo Herman
Membre du Conseil

Peggy Valcke
Membre du Conseil

Stefaan Vyverman
Membre du Conseil

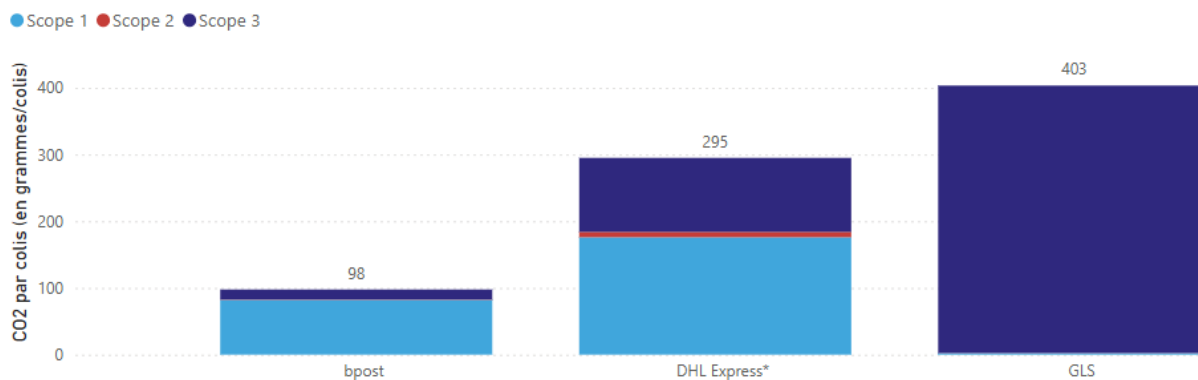
Michel Van Bellinghen
Président du Conseil

Figure 11. CO₂ par colis en gramme des trois scopes rapportés par les opérateurs pour le mode de livraison « magasin » du premier indicateur



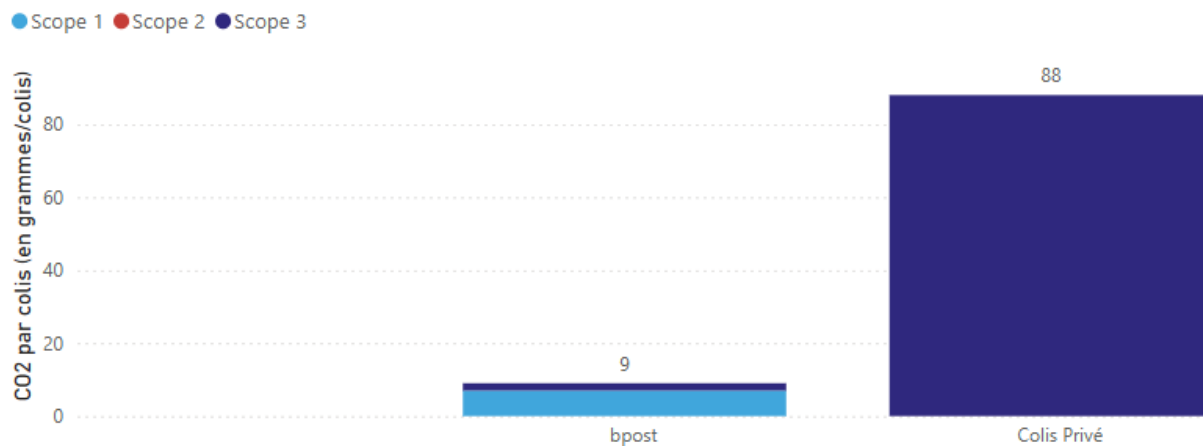
Source: IBPT

Figure 12. CO₂ par colis en gramme des trois scopes rapportés par les opérateurs pour le mode de livraison « point de retrait sans personnel » du premier indicateur



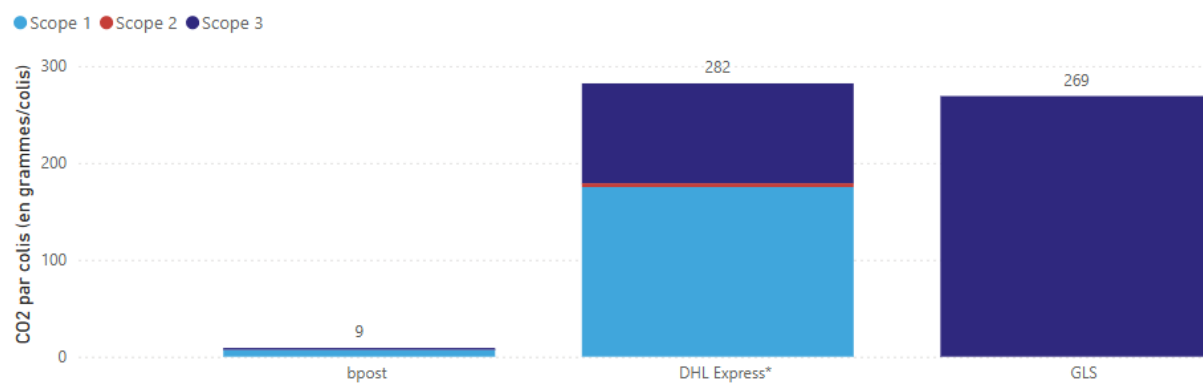
Source: IBPT

Figure 13. CO₂ par colis en gramme des trois scopes rapportés par les opérateurs pour le mode de livraison « **magasin** » du **second indicateur**



Source: IBPT

Figure 14. CO₂ par colis en gramme des trois scopes rapportés par les opérateurs pour le mode de livraison « **point de retrait sans personnel** » du **second indicateur**



Source: IBPT