KLU

CSLS
Center for Sustainable Logistics and Supply Chains

CLIMATE CENTER
by Kühne Foundation

United Nations Decade of Sustainable Transport
2026–2035



2026 Global Sustainable Logistics Survey (GSLS)

Rapport de synthèse (Français)

Pourquoi suivre la décarbonation de la logistique sur une décennie

La logistique achemine chaque produit physique fabriqué, échangé ou consommé, représente environ 11 % des émissions mondiales de CO_2 et fonctionne encore largement aux énergies fossiles. En raison de son vaste réseau d'actifs et d'infrastructures, elle est également très exposée aux perturbations liées au changement climatique. La logistique doit donc réduire ses propres émissions tout en se préparant aux impacts du climat.

La 2026 Global Sustainable Logistics Survey (2026 GSLS) interroge des professionnels de la logistique sur leur perception de la situation du secteur. Au total, 1 085 répondants de 64 pays y ont participé; ils travaillent pour des prestataires de services logistiques ainsi que pour les distributeurs et les fabricants qui achètent des services logistiques. La 2026 GSLS porte sur trois thèmes. Premièrement, les professionnels de la logistique s'accordent-ils sur les solutions durables qui fonctionnent, et pourquoi les progrès sont-ils si lents? Deuxièmement, quelles compétences le déploiement à grande échelle de ces solutions exige-t-il, et où manquent-elles? Troisièmement, alors que les phénomènes météorologiques extrêmes perturbent les chaînes d'approvisionnement, la logistique en fait-elle assez pour s'adapter?

Un appel à l'action fort, adressé aux décideurs politiques comme aux dirigeants.

Le rapport de la 2026 GSLS formule 10 recommandations pour les décideurs politiques et 12 pour les dirigeants afin de déployer à grande échelle les solutions durables et d'accélérer la décarbonation de la logistique. Toutes les mesures ne conviennent pas à tous les contextes et

n'apportent pas le même bénéfice pour le même effort. Il existe également des différences régionales, l'Asie, l'Amérique du Sud et l'Europe partant de positions différentes en matière d'infrastructures, de géographie, de réglementation, de compétences et de risques climatiques. De même, les secteurs d'activité et les modes de transport avanceront à des rythmes différents.

Pourtant, la direction est claire et partagée entre les régions ainsi qu'entre les prestataires et les utilisateurs de services logistiques. Il y a de bonnes raisons de s'attendre à une accélération des progrès dans les années à venir, à mesure que les technologies bas carbone, comme l'électrification du transport terrestre et les carburants alternatifs, deviennent plus abordables et que l'option d'investissement qui réduit les émissions est de plus en plus aussi celle qui réduit les coûts. Mais toutes les composantes du système n'avancent pas au même rythme: les réseaux de recharge, les terminaux intermodaux et les capacités ferroviaires se développent plus lentement que les véhicules et carburants à faible intensité carbone, ce qui fait du coût et de la complexité des infrastructures d'importants goulets d'étranglement potentiels au cours de la prochaine décennie.

Surmonter cette inertie exige l'action des deux côtés: les décideurs politiques doivent lever les obstacles qui freinent les solutions efficaces en accélérant les procédures d'autorisation et d'homologation, et les dirigeants doivent investir de manière proactive, sans attendre la législation.

La 2026 GSLS vise à suivre les progrès du secteur logistique tout au long de la Décennie des Nations Unies pour le transport durable (2026–2035). Première enquête d'une série annuelle, elle établit une base de référence. Les enquêtes suivantes montreront si les perceptions, les capacités et les pratiques des professionnels évoluent dans trois domaines correspondant aux priorités stratégiques de la Décennie: une logistique plus efficace et mieux connectée, le passage à un transport bas carbone et zéro émission, et le recours à la technologie et à l'innovation.

Ceci est le rapport de synthèse en français. Le rapport complet de la 2026 GSLS contient des informations détaillées sur l'enquête, l'échantillon, les résultats et la méthodologie.

Recommandations pour les décideurs politiques

Déployer les solutions durables à grande échelle

1 **Élaborer un cadre politique incitatif et adapté au contexte pour la logistique durable**
Ces cadres devraient se concentrer sur les solutions jugées efficaces mais rarement adoptées, comme les carburants bas carbone, l'électrification et le transport intermodal.

2 **Relever les exigences pour les solutions opérationnelles et de chaîne d'approvisionnement efficaces et largement adoptées**
Des règles de partage des données et une commande publique verte plus exigeante pourraient aider les entreprises à tirer davantage parti des solutions qui fonctionnent déjà.

3 **Harmoniser les réglementations pour renforcer la multimodalité et le fret transfrontalier, tout en développant les infrastructures nécessaires**
Les gouvernements devraient fixer des objectifs de report modal pour le transport de marchandises et investir dans les terminaux intermodaux, les ports et les corridors multimodaux.

4 **Mettre en place des partenariats multipartites pour l'échange entre pairs, l'action commune et la mutualisation des ressources**
Des plateformes partagées permettent aux partenaires d'élaborer des feuilles de route sectorielles et de mutualiser les ressources pour des projets pilotes et des infrastructures communes.

5 **Prévoir des incitations à la coopération régionale et au transfert de technologies**
Les gouvernements devraient financer des programmes d'assistance technique et nouer des partenariats bilatéraux pour l'échange de connaissances.

Développer les compétences

6 **Donner la priorité aux compétences techniques rares**
Les programmes de formation et de certification financés par des fonds publics devraient se concentrer sur le reporting des émissions, les technologies de transport durable et les outils numériques.

7 **Concevoir les programmes à l'échelle sous-régionale**
Les plus grandes lacunes en compétences techniques se trouvent dans les régions à plus faible revenu; c'est donc là que le renforcement des capacités devrait commencer.

S'adapter aux risques climatiques

8 **Donner à la logistique et au transport une place visible dans les stratégies nationales d'adaptation**
Le secteur est sous-représenté dans les plans nationaux d'adaptation, et une meilleure visibilité augmente ses chances de figurer dans les budgets.

9 **Accroître et cibler le financement de l'adaptation**
Les fonds devraient aller en priorité aux domaines les plus vulnérables, comme le transport routier de marchandises en Amérique du Sud et en Afrique.

10 **Partager à l'international les stratégies, réglementations et expériences d'adaptation**
Les répondants de toutes les régions signalent des risques similaires; les pays peuvent donc s'appuyer sur l'expérience des autres.

Recommandations pour les dirigeants

Déployer les solutions durables à grande échelle

1 **Avancer sur les solutions à forte intensité de capital tout en réclamant une évolution des cadres politiques**
Les entreprises qui agissent tôt développent un savoir-faire et répondent aux attentes de leurs clients avant que la réglementation ne l'impose. Les investissements peuvent être échelonnés tout en préservant la flexibilité.

2 **Collaborer avec les pairs, les clients et les fournisseurs au sein d'initiatives sectorielles et d'alliances d'acheteurs**
Les alliances d'acheteurs regroupent la demande et donnent aux fournisseurs une base pour investir.

3 **Utiliser un prix interne du carbone pour orienter les décisions d'investissement et se préparer à la tarification externe du carbone**
Un prix interne du carbone intègre l'impact climatique dans l'analyse de rentabilité.

4 **Exploiter les solutions opérationnelles et de chaîne d'approvisionnement, au sein de l'entreprise et au-delà**
Ces solutions sont généralement rentables par elles-mêmes, et leur potentiel est loin d'être épuisé.

5 **Recourir davantage à l'éducation et à la formation**
La formation est peu coûteuse et renforce toutes les autres mesures, car les nouveaux outils et véhicules ne donnent des résultats que si les personnes savent les utiliser.

Développer les compétences

6 **Considérer la formation comme un investissement, et non comme un coût**
Les compétences techniques rares seront encore plus difficiles à trouver; les entreprises devraient donc les développer en interne.

7 **Partager les compétences par-delà les frontières, un levier qu'aucun marché du travail n'offre**
Les entreprises présentes dans plusieurs régions peuvent transférer des connaissances entre leurs propres sites.

S'adapter aux risques climatiques

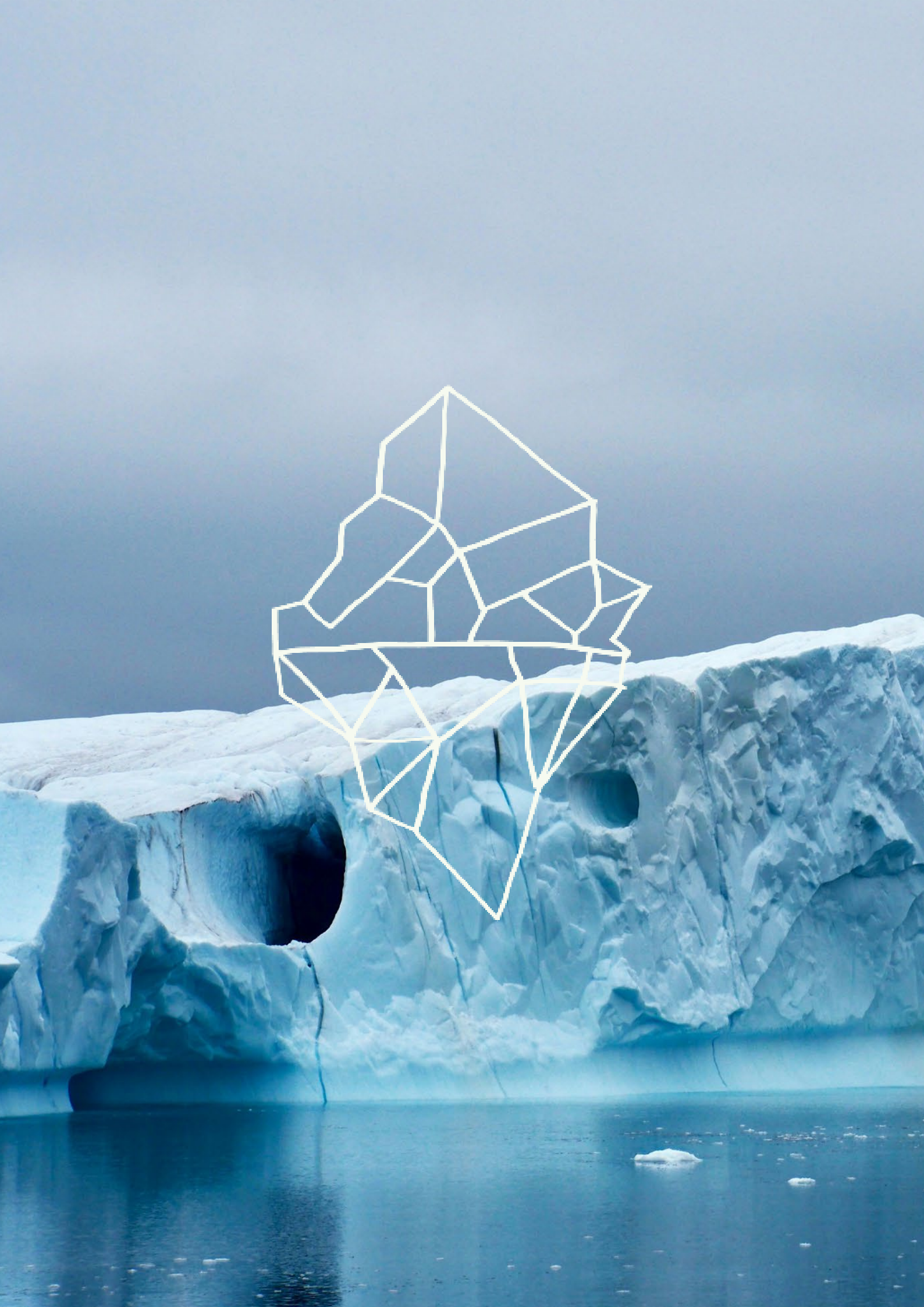
8 **Professionnaliser l'évaluation des risques climatiques et la tenir à jour en continu**
La planification par scénarios et la surveillance numérique maintiennent une vision actualisée des risques tout au long de l'année.

9 **Rendre visible dans la planification financière le coût de l'inaction en matière d'adaptation**
Les entreprises devraient estimer ce que leur coûteraient la chaleur, les tempêtes et la pénurie d'eau, et comparer ces pertes au coût de l'adaptation.

10 **Intégrer l'évaluation des risques climatiques dans l'allocation du capital**
Les décisions d'investissement devraient être testées au regard de scénarios incluant un prix du carbone.

11 **Intégrer la résilience au cycle de renouvellement**
Les actifs ont une longue durée de vie; chaque renouvellement ou modernisation devrait donc être conçu pour les conditions climatiques attendues sur toute sa durée de vie.

12 **Élaborer des plans d'urgence pour les perturbations climatiques graves**
Ces plans devraient prévoir des itinéraires, des transporteurs et des terminaux de substitution et définir à l'avance qui décide de quoi.



Conclusions

La faisabilité fait la différence: qui déploie les solutions durables, et où?

Nous avons demandé à des professionnels de la logistique d'évaluer 21 solutions durables réparties en quatre groupes. Toutes les solutions jugées efficaces ne sont pas pour autant adoptées à l'échelle mondiale. Comme le montre la figure 1, les solutions opérationnelles et de chaîne d'approvisionnement sont à la fois largement adoptées et efficaces. C'est pour les technologies bas carbone que l'écart entre efficacité et adoption est le plus important. Les solutions de marché et de gouvernance sont jugées les moins efficaces. Le rapport complet de la 2026 GSLS fournit des informations plus détaillées sur chacune des solutions. Il montre par exemple que l'efficacité des véhicules et la coordination numérique sont plus largement adoptées que les autres technologies bas carbone. Le report modal ainsi que la logistique inverse et circulaire présentent également des écarts importants, mais ils nécessitent des investissements publics dans les infrastructures ou des changements à l'échelle du système.

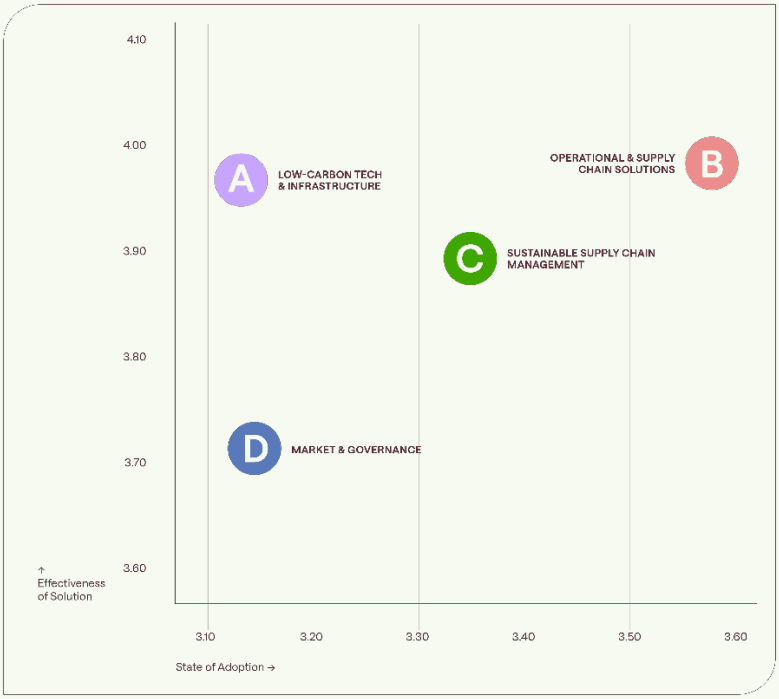


Figure 1

L'écart entre adoption et efficacité des solutions durables. *Remarque*: les axes sont tronqués et présentent un extrait agrandi de l'échelle de Likert originale (de 1 à 5) afin de mettre en évidence les différences entre les quatre catégories de solutions.

Les solutions largement adoptées ne se distinguent des autres que sur un seul point: la faisabilité. Les solutions que les entreprises peuvent mettre en œuvre seules sont à la fois efficaces et largement adoptées. Elles nécessitent généralement peu d'investissement initial et permettent de faire des économies tout en réduisant les émissions. À l'inverse, les solutions qui exigent des investissements importants (par exemple dans les infrastructures) et celles qui dépendent d'un soutien politique sont jugées tout aussi efficaces, mais sont adoptées bien plus lentement, peut-être parce qu'elles échappent au contrôle d'une seule entreprise.

Dans le rapport complet, nous décrivons également les fortes variations régionales de l'adoption. Les répondants asiatiques considèrent presque toutes les solutions comme plus largement adoptées que les répondants des autres régions. Les répondants sud-américains considèrent les mesures opérationnelles comme largement adoptées, mais l'avitaillement et la recharge bas carbone, le ferroviaire et la décarbonation intermodale comme les moins adoptés. Les répondants européens évaluent l'adoption de nombreuses solutions plus faiblement que les autres régions.

Fait intéressant, nous constatons peu de divergences entre l'offre et la demande. Les deux côtés s'accordent sur les quatre solutions les plus largement adoptées (coordination numérique, optimisation des itinéraires, optimisation de la chaîne d'approvisionnement et efficacité opérationnelle) et sur les quatre moins adoptées (infrastructures d'avitaillement et de recharge bas carbone, carburants bas carbone, tarification du carbone et décarbonation du ferroviaire et de l'intermodal). Ces dernières restent jugées très efficaces et soutenues par les attentes des parties prenantes. Seule leur faisabilité obtient des scores nettement inférieurs.

Quatre obstacles pourraient l'expliquer: des besoins en capitaux élevés et une dépendance à l'égard de l'investissement public; des politiques qui ne sont pas encore en place; la géographie, comme pour le ferroviaire en Amérique du Sud par rapport à l'Asie centrale; et la nécessité de repenser les chaînes d'approvisionnement.

Pertinentes mais rares: les compétences clés pour déployer les solutions durables

Nous avons également demandé aux répondants d'évaluer 21 compétences réparties en trois groupes: compétences techniques et spécifiques au domaine, compétences analytiques et stratégiques, et compétences comportementales (soft skills). Comme le montre la figure 2, les professionnels de la logistique jugent presque toutes les compétences importantes; leur rareté, en revanche, varie davantage. Les compétences techniques et spécifiques au domaine semblent manquer: 35,0 % des répondants citent le calcul et le reporting des émissions parmi les cinq compétences les plus rares, suivis des connaissances en transport et technologies durables (31,8 %) et des outils numériques au service de la durabilité (25,4 %). Les compétences comportementales, comme la collaboration transversale (16,4 %), sont citées moins souvent.

Comme pour les solutions, les compétences sont inégalement réparties entre continents et régions. Les écarts au sein d'un même continent sont au moins aussi importants que ceux entre continents. Pour le calcul et le reporting des émissions, 23 % à 25 % des répondants d'Europe de l'Ouest, du Sud et du Nord signalent une pénurie, contre 39 % à 61 % en Amérique latine, en Afrique subsaharienne et dans trois sous-régions d'Asie. La pensée systémique est rare en Europe de l'Ouest (43 %), mais pas ailleurs (19 % en moyenne), et l'engagement des conseils d'administration et de la direction générale est rare en Europe du Nord et de l'Ouest (35 % à 38 %), mais pas en Asie ni en Afrique (5 % à 11 %).

Dans le rapport, nous avançons que la réglementation et le degré de maturité façonnent les lacunes régionales en compétences. L'obligation de reporting crée à la fois une demande de compétences et un marché pour y répondre, tandis qu'une formation technique limitée réduit le vivier de talents ailleurs. Les compétences pourraient aussi suivre une séquence: les régions où la pensée systémique fait défaut sont peut-être plus avancées, ayant déjà largement résolu la question de la mesure. Les compétences comportementales pourraient néanmoins déterminer si les solutions sont effectivement mises en œuvre.

1	**TECHNICAL AND DOMAIN-SPECIFIC SKILLS**	
1	Emissions Calculation & Reporting	1.1
2	Sustainable Transport & Technology Knowledge	1.2
3	Logistics Systems & Process Integration	1.3
4	Regulatory & Market Knowledge	1.4
5	Financial & Commercial Acumen	1.5
6	Health, Safety, and Environmental Compliance	1.6
7	Digital Tools for Sustainability	1.7
2	**ANALYTIC AND STRATEGIC SKILLS**	
1	Strategic Planning & Scenario Thinking	2.1
2	Systems Thinking & Holistic Understanding	2.2
3	Data Interpretation & Decision Support	2.3
4	Innovation & Solution Design	2.4
5	Market & Customer Insight	2.5
6	Operationalization of Sustainability	2.6
7	Data Analysis & Modelling	2.7
3	**SOFT SKILLS**	
1	Change Leadership & Culture Building	3.1
2	Communication & Advocacy	3.2
3	Cross-functional Collaboration	3.3
4	Training & Capacity Building	3.4
5	Boardroom & Executive Engagement	3.5
6	Openness & Adaptability	3.6
7	Supplier Engagement	3.7

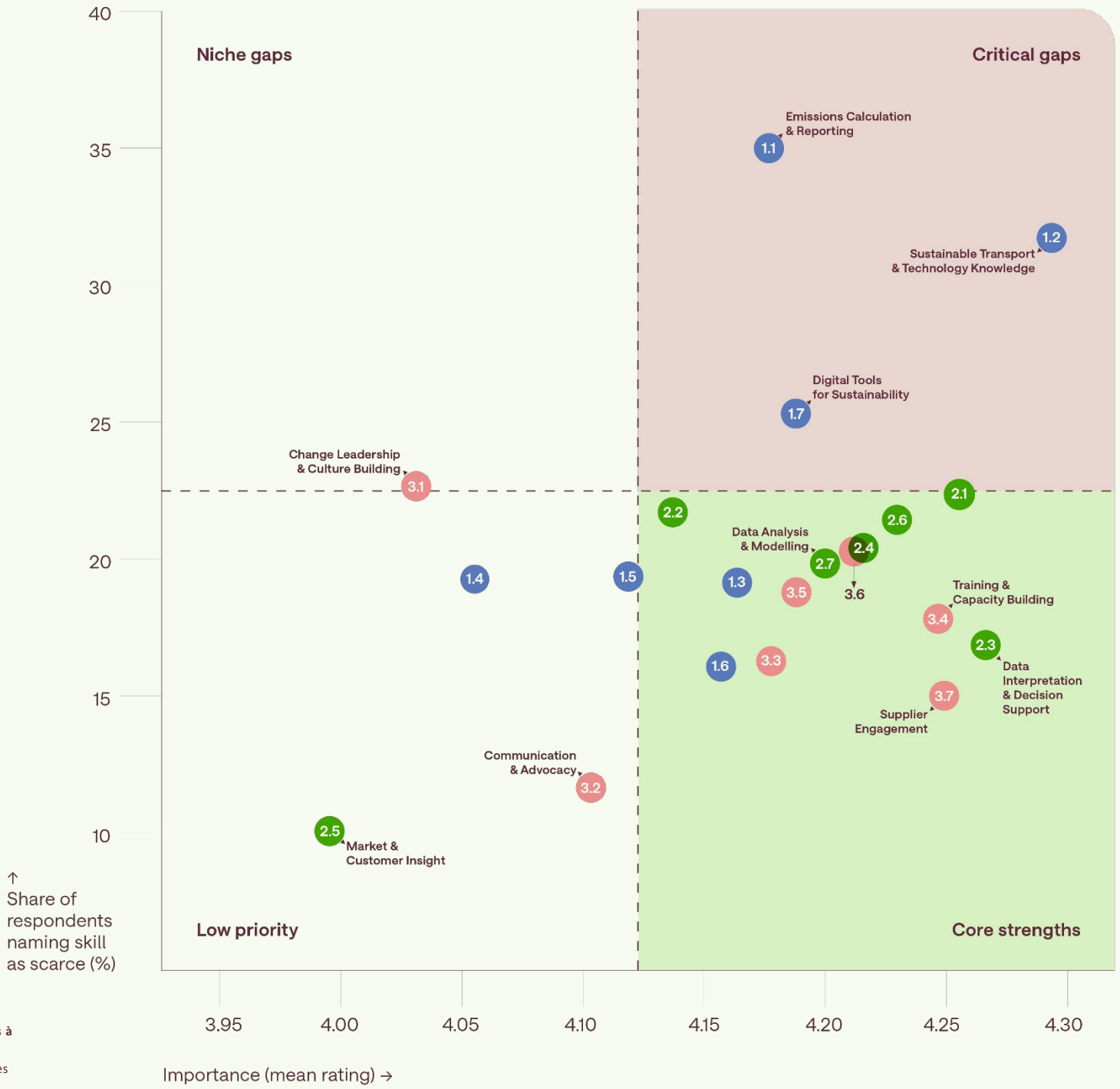


Figure 2

Les compétences techniques les plus importantes sont aussi les plus difficiles à trouver. *Remarque*: les axes sont tronqués et présentent un extrait agrandi de l'échelle de Likert originale (de 1 à 5) afin de mettre en évidence les différences entre les compétences.

Adapter la logistique aux risques climatiques

Enfin, nous avons demandé aux professionnels de la logistique dans quelle mesure les risques climatiques les préoccupent, comment ils jugent la résilience des systèmes logistiques actuels, quels risques leur semblent les plus urgents, quelles mesures ils jugent efficaces et quels modes de transport sont les plus exposés. La figure 3 montre que 83 % estiment que l'adaptation nécessitera une refonte en profondeur des systèmes logistiques, mais que seuls 45 % jugent les efforts actuels suffisants pour l'avenir prévisible. Ce constat se vérifie globalement sur l'ensemble des continents, sous-régions et modes de transport, les répondants européens étant les plus sceptiques. Point encourageant, 77 % considèrent que l'adaptation est cohérente avec les stratégies de décarbonation, si bien que les investissements dans l'une semblent compléter l'autre.

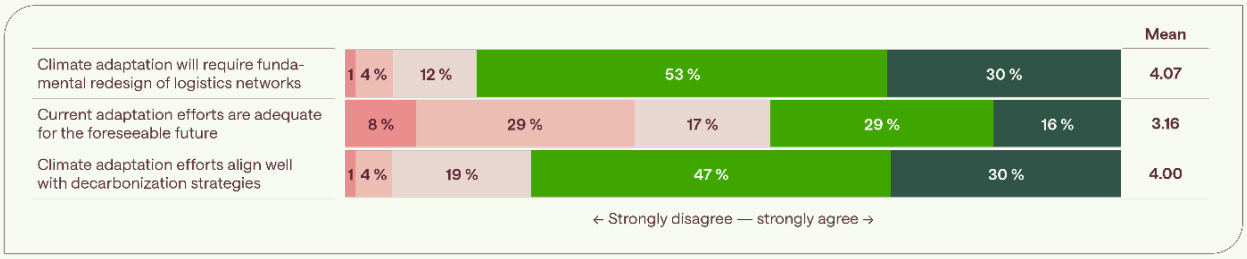


Figure 3

La plupart s'attendent à ce que l'adaptation transforme la logistique; moins de la moitié jugent les efforts actuels suffisants. *Remarque*: les personnes interrogées ont évalué leur degré d'accord avec chaque affirmation sur une échelle de Likert à 5 points (1 = pas du tout d'accord, 5 = tout à fait d'accord). La moyenne pour chaque affirmation apparaît à droite de chaque barre.

Nous avons ensuite demandé aux répondants d'évaluer sept aléas climatiques (par exemple, tempêtes et ouragans, pénurie d'eau, chaleur extrême) ainsi qu'un ensemble de mesures d'adaptation (par exemple, relocalisation, adaptation des infrastructures au climat, révision des modèles d'assurance). La chaleur extrême apparaît comme le principal risque climatique pour la logistique. Après la chaleur extrême, les tempêtes et ouragans sont considérés comme les aléas les plus urgents, suivis de la pénurie d'eau. La chaleur est jugée particulièrement préoccupante en Europe, en Amérique du Nord et en Amérique du Sud; la pénurie d'eau en Amérique latine et dans les Caraïbes; et les tempêtes en Asie de l'Est. Le transport routier de marchandises, le fret maritime et la navigation intérieure sont jugés les modes les plus vulnérables. La vulnérabilité de la navigation intérieure est évaluée au plus haut en

Amérique du Sud, bien au-dessus des niveaux observés en Europe, en Amérique du Nord et en Océanie. L'élévation du niveau de la mer est perçue comme un risque plus élevé pour le fret maritime, le fret ferroviaire et les ports.

Nos résultats montrent aussi que les mesures d'adaptation efficaces ne sont pas propres à un risque particulier. Trois approches sont jugées les plus prometteuses face aux risques climatiques: investir dans des infrastructures résistantes au climat, réaliser des évaluations des risques climatiques et de la planification par scénarios, et utiliser les données et les outils numériques pour surveiller les risques climatiques. Ces mesures phares agissent contre tous les aléas plutôt que contre certains seulement. Les investissements dans l'adaptation semblent donc renforcer la résilience globale plutôt qu'offrir une protection contre des aléas spécifiques.

Une direction claire et la coopération: ce qu'il faut pour déployer une logistique durable

La 2026 Global Sustainable Logistics Survey dessine une direction claire, même si les chemins diffèrent. Les chargeurs et les prestataires de services logistiques s'accordent largement sur les solutions durables qui fonctionnent et sur les raisons de leur efficacité. L'adoption est étroitement liée à la faisabilité, elle-même limitée par la rentabilité, les infrastructures, la réglementation, la maturité technologique et les capacités internes. Les solutions à forte

intensité de capital, qui dépendent de la coordination entre plusieurs acteurs ou de politiques publiques, qui sont limitées géographiquement ou qui exigent de repenser les modèles de chaîne d'approvisionnement sont jugées bien moins réalisables que les mesures que les entreprises peuvent mettre en œuvre seules. Même ces mesures internes sont loin d'être pleinement déployées, ce qui laisse aux dirigeants une marge de manœuvre considérable.

Trois enjeux se détachent. Les infrastructures d'avitaillement et de recharge bas carbone, ferroviaires et intermodales se développent plus lentement que les véhicules et carburants qui en dépendent, et risquent de constituer un goulet d'étranglement au cours de la prochaine décennie. Le manque de compétences menace les progrès sur tous les fronts, en particulier pour les compétences techniques et spécifiques au domaine, et varie fortement selon les régions. Par ailleurs, moins de la moitié des répondants jugent les efforts d'adaptation actuels suffisants, alors même que les impacts climatiques s'intensifient.

Malgré ces lacunes, il y a des raisons de s'attendre à une adoption plus rapide. Les technologies bas carbone deviennent moins chères à mesure que la production augmente, la volatilité des prix des énergies fossiles accroît le risque de transition pour les entreprises dépourvues de plan de renouvellement de leur flotte, et les solutions les plus largement adoptées sont celles qui réduisent à la fois les coûts et les émissions, une tendance que la tarification du carbone devrait renforcer.

Ces tendances n'accéléreront les progrès que si les obstacles qui les entourent tombent, et la plupart de ces contraintes échappent à la portée d'une entreprise ou d'un gouvernement isolé. La prochaine décennie appelle donc une action conjointe des décideurs politiques, des entreprises et de leurs partenaires dans trois domaines.

Accélérer le déploiement des infrastructures. Les décideurs politiques peuvent accélérer les procédures d'autorisation et d'homologation, fixer des objectifs de report modal et investir dans les terminaux intermodaux, les ports et les corridors multimodaux. Les chargeurs et les prestataires de services logistiques peuvent rendre ces investissements rentables en regroupant la demande, par exemple au sein d'alliances d'acheteurs, et en s'engageant tôt en faveur de flottes et de carburants bas carbone.

Combler le déficit de compétences. Les entreprises, les organismes de formation et les gouvernements devraient développer ensemble les compétences techniques rares, par le biais de formations et de certifications financées par des fonds publics, de programmes internes et du partage de connaissances entre sites et par-delà les frontières. Les efforts devraient commencer là où les lacunes sont les plus grandes.

Intégrer la logistique dans les plans d'adaptation au changement climatique. Les gouvernements doivent donner à la logistique une place visible dans les plans nationaux d'adaptation et orienter les financements vers les domaines les plus vulnérables. Les entreprises peuvent renforcer ce plaidoyer en chiffrant le coût de l'inaction, et les pays peuvent apprendre les uns des autres, puisque les répondants de toutes les régions sont confrontés à des risques similaires.

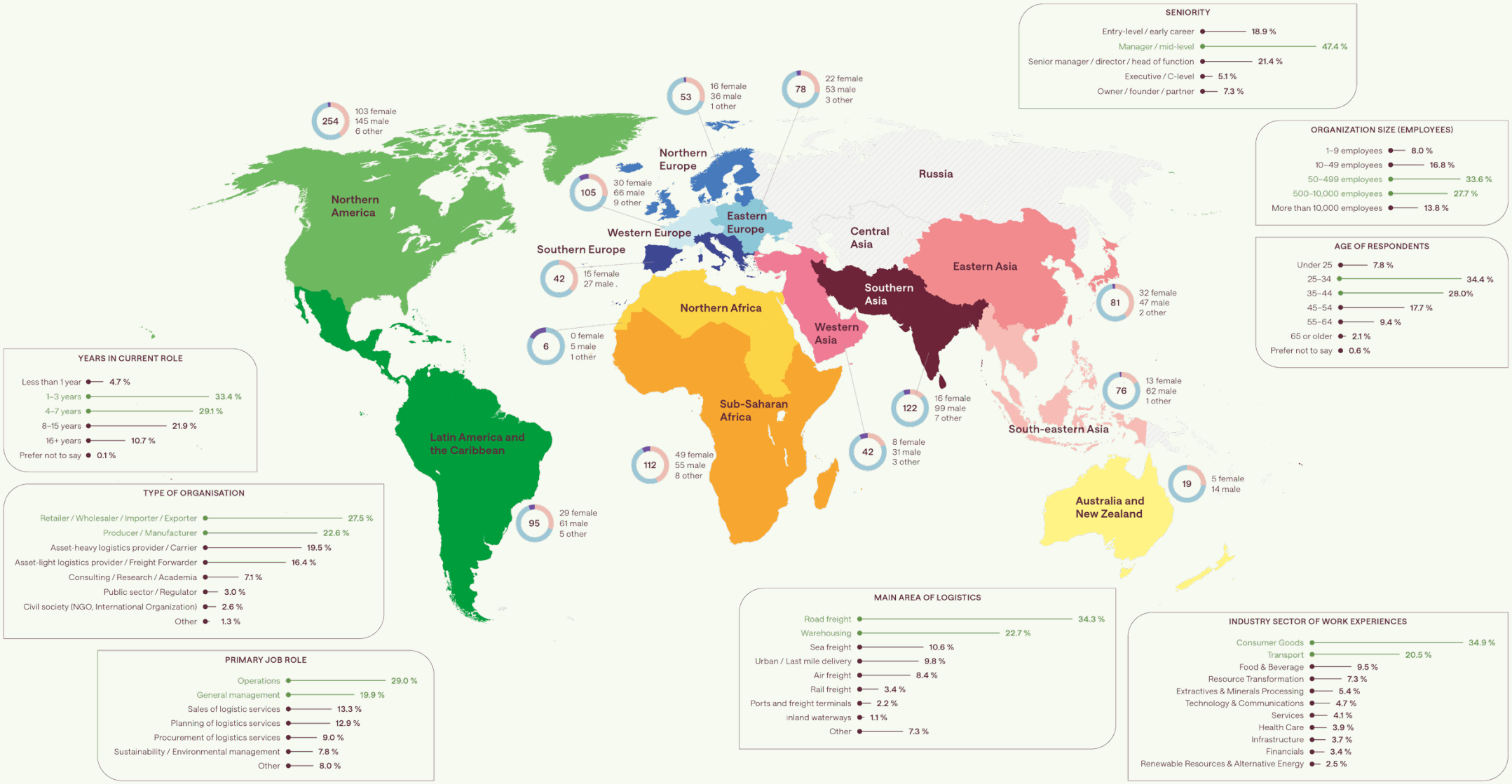
Si les régions, les secteurs d'activité et les modes de transport progresseront à des rythmes différents, la direction est commune. L'enquête sera reconduite tout au long de la Décennie des Nations Unies pour le transport durable (2026–2035) afin de suivre les progrès.

Pour en savoir plus sur nos travaux, rendez-vous sur notre site web et suivez-nous sur LinkedIn.



Figure 4

Qui a répondu à la 2026 GSLS? 1 085 réponses de 64 pays. *Remarques:* Cercles: nombre de personnes interrogées par sous-région des Nations unies et par sexe. Encadrés: part des réponses (% du total).



SENIORITY

Entry-level / early career	18.9 %
Manager / mid-level	47.4 %
Senior manager / director / head of function	21.4 %
Executive / C-level	5.1 %
Owner / founder / partner	7.3 %

ORGANIZATION SIZE (EMPLOYEES)

1–9 employees	8.0 %
10–49 employees	16.8 %
50–499 employees	33.6 %
500–10,000 employees	27.7 %
More than 10,000 employees	13.8 %

AGE OF RESPONDENTS

Under 25	7.8 %
25–34	34.4 %
35–44	28.0%
45–54	17.7 %
55–64	9.4 %
65 or older	2.1 %
Prefer not to say	0.6 %

YEARS IN CURRENT ROLE

Less than 1 year	4.7 %
1–3 years	33.4 %
4–7 years	29.1 %
8–15 years	21.9 %
16+ years	10.7 %
Prefer not to say	0.1 %

TYPE OF ORGANISATION

Retailer / Wholesaler / Importer / Exporter	27.5 %
Producer / Manufacturer	22.6 %
Asset-heavy logistics provider / Carrier	19.5 %
Asset-light logistics provider / Freight Forwarder	16.4 %
Consulting / Research / Academia	7.1 %
Public sector / Regulator	3.0 %
Civil society (NGO, International Organization)	2.6 %
Other	1.3 %

PRIMARY JOB ROLE

Operations	29.0 %
General management	19.9 %
Sales of logistic services	13.3 %
Planning of logistics services	12.9 %
Procurement of logistics services	9.0 %
Sustainability / Environmental management	7.8 %
Other	8.0 %

MAIN AREA OF LOGISTICS

Road freight	34.3 %
Warehousing	22.7 %
Sea freight	10.6 %
Urban / Last mile delivery	9.8 %
Air freight	8.4 %
Rail freight	3.4 %
Ports and freight terminals	2.2 %
Inland waterways	1.1 %
Other	7.3 %

INDUSTRY SECTOR OF WORK EXPERIENCES

Consumer Goods	34.9 %
Transport	20.5 %
Food & Beverage	9.5 %
Resource Transformation	7.3 %
Extractives & Minerals Processing	5.4 %
Technology & Communications	4.7 %
Services	4.1 %
Health Care	3.9 %
Infrastructure	3.7 %
Financials	3.4 %
Renewable Resources & Alternative Energy	2.5 %

Les répondants 2026

Nous avons recueilli les réponses de professionnels de la logistique de mars à août 2026. La figure 4 montre que 29,6 % des répondants viennent d'Asie, 27,6 % d'Amérique du Nord et 25,6 % d'Europe, avec un nombre important de répondants dans presque toutes les sous-régions des Nations Unies. Nous avons exclu cinq sous-régions de l'analyse: l'Asie centrale, la Mélanésie, la Micronésie, la Polynésie (aucune réponse) et l'Afrique du Nord (trop peu de réponses). La Russie, rattachée à l'Europe de l'Est, est également exclue, faute d'avoir pu y recueillir des réponses.

Parmi les répondants, 66,8 % s'identifient comme hommes et 32,2 % comme femmes. Ils ont en moyenne environ 39 ans et environ 7 ans d'expérience professionnelle. La plupart occupent un poste d'encadrement intermédiaire (47,4 %) ou de direction (21,4 %). Ils déclarent une expérience professionnelle dans les biens de consommation (34,9 %), le transport (20,5 %) et l'agroalimentaire (9,5 %). Leurs principaux domaines d'expertise logistique sont le transport routier de marchandises (34,3 %), l'entreposage (22,7 %) et le fret maritime (10,6 %).

La plupart travaillent dans des entreprises de taille moyenne (33,6 %) ou de grande taille (27,7 %). Parmi les employeurs figurent des prestataires de services logistiques disposant d'actifs propres (19,5 %), des prestataires de services logistiques sans actifs propres (16,4 %), des distributeurs (27,5 %) ainsi que des producteurs et fabricants (22,6 %). L'offre (35,9 %) et la demande (50,1 %) de services logistiques sont donc toutes deux bien représentées.

Le rapport s'appuie uniquement sur des statistiques descriptives, sans tests statistiques ni outils inférentiels. Les analyses régionales ont été menées à l'échelle des continents et des sous-régions, avec le soutien d'Advanced Impact Research GmbH. Les résultats ont été interprétés, et les recommandations élaborées, en collaboration avec le GSLS Advisory Board, SLOCAT et plusieurs autres experts du secteur.

Le rapport complet est disponible en anglais, et des rapports de synthèse sont disponibles en anglais, français, allemand, mandarin et espagnol.

Conception et méthodologie de l'enquête

La GSLS couvre la logistique, c'est-à-dire le transport de marchandises et l'entreposage; le transport de voyageurs n'est pas inclus. Le questionnaire, la structure de l'enquête et la classification des solutions et des compétences ont été élaborés avec le GSLS Advisory Board, dont les membres ont apporté leur expertise issue de l'industrie, des politiques publiques et du monde universitaire.

La partie consacrée aux solutions durables demande aux professionnels de la logistique non seulement d'évaluer le niveau d'adoption, mais aussi de donner leur avis sur trois raisons pour lesquelles des solutions durables pourraient être adoptées: parce que les entreprises jugent la solution elle-même efficace (efficacité de la solution), parce que les entreprises peuvent facilement la mettre en œuvre (faisabilité de la solution), ou parce que des parties prenantes importantes, comme les clients et les fournisseurs, attendent des entreprises qu'elles adoptent une solution (attentes des parties prenantes). Les répondants ont évalué chaque solution selon ces trois dimensions. Cela permet de distinguer les solutions efficaces mais difficiles à mettre en œuvre de celles qui bénéficient d'un large soutien des parties prenantes mais d'un impact perçu limité.

Le questionnaire comportait 48 questions fermées, principalement sur échelle de Likert et de classement. Il a été administré en ligne en 13 langues: anglais, allemand, espagnol, français, arabe, bahasa indonesia, portugais, ourdou, mandarin, hindi, swahili, turc et vietnamien. Les traductions ont fait l'objet d'une vérification croisée afin de garantir la cohérence de la terminologie relative aux solutions et aux compétences.

Afin de toucher aussi bien les professionnels actifs dans les débats sur la durabilité que ceux qui sont moins visibles, les données ont été collectées par trois canaux: un échantillonnage en boule de neige fondé sur un appel ouvert à participation, des entretiens téléphoniques assistés par ordinateur (CATI) et des plateformes de collecte de données en ligne. Pour chaque réponse complète, 1 € a été reversé au Malala Fund, une organisation à but non lucratif qui soutient l'éducation des filles. Des questions de contrôle et des filtres ont permis d'écarter les répondants ne disposant pas d'une expertise suffisante en logistique.

Des objectifs chiffrés ont été fixés pour les 17 sous-régions des Nations Unies, pondérés selon la population, les émissions de carbone et des indicateurs économiques et commerciaux. Les 12 sous-régions analysées représentent ensemble l'essentiel de la production économique, des émissions et des échanges commerciaux mondiaux. Les résultats régionaux peuvent en partie refléter des styles de réponse différents.

Mentions légales

Copyright © Kühne Logistics University gGmbH

© 2026 Tous droits réservés. Cette publication est protégée par le droit d'auteur. Toute utilisation au-delà des limites autorisées par le droit d'auteur, notamment la reproduction, la modification, la traduction, le stockage et le traitement dans des systèmes électroniques ou la diffusion, requiert l'accord écrit préalable de l'éditeur. L'éditeur se réserve expressément le droit d'utiliser cette publication à des fins de fouille de textes et de données au sens du § 44b UrhG (loi allemande sur le droit d'auteur).

Le contenu de cette publication a été élaboré avec le plus grand soin. Toutefois, aucune garantie ne peut être donnée quant à son exactitude, son exhaustivité ou son actualité.

Pour en savoir plus sur nos travaux, rendez-vous sur notre site web et suivez-nous sur LinkedIn.

Version 1.0

Dernière mise à jour: 1er octobre 2026

Image credits
Cover Photo by Tobias Tullius on Unsplash
Photo page 08 by Xavier Balderas Cejudo on Unsplash
Photo page 18 by Thierry Meier on Unsplash
Photo page 24 by Brian Sumner on Unsplash

