

# PLAN DE TRANSITION CLIMAT

GROUPE LA POSTE  
Avril 2026



<b>1. Un plan ancré au sein du groupe La Poste</b> .....	<b>4</b>
1.1 Le positionnement singulier du groupe la Poste, une entreprise française tournée vers l'international .....	4
1.1.1 Activités et modèle d'affaires.....	4
1.1.2 Evolutions des activités .....	6
1.1.3 Les ambitions du groupe La Poste en matière de transition .....	6
1.1.4 Politique climat du groupe .....	6
1.2 Enjeux d'un scénario net zéro .....	7
1.2.1 Analyse du scénario de transition réussie, scénario net zéro .....	8
1.2.2 Quelques estimations des coûts financiers d'une transition net zéro .....	10
1.2.3 Un enjeu de transition fortement matériel.....	12
<b>2. Cadrage du plan de transition</b> .....	<b>14</b>
2.1 Eléments de cadrage général.....	14
2.2 Objectifs .....	15
2.3 Principe.....	15
2.4 Périmètre d'Application.....	15
2.5 Hypothèses macroéconomiques liées au scénario de Transition.....	16
2.5.1 Pour le secteur du Transport.....	16
2.5.2 Pour le secteur du Bâtiment .....	17
2.5.3 Ce que ces évolutions signifient pour La Poste .....	19
<b>3. Bilan de GES du groupe La Poste</b> .....	<b>20</b>
3.1 Empreinte carbone du groupe La Poste.....	20
3.1.1 Méthodologies .....	20
3.1.2 Emissions opérationnelles et Emissions financées .....	20
3.2 Emissions GES opérationnelles .....	22
3.2.1 Emissions GES opérationnelles 2021 – 2024.....	22
3.2.2 Description des activités générant les émissions opérationnelles .....	24
3.3 Emissions GES financées .....	28
3.3.1 Emissions GES financées 2021 – 2024.....	28
3.3.2 Description des activités des émissions financées.....	28
<b>4. Ambitions et Cibles de décarbonation</b> .....	<b>30</b>
4.1 Engagement net zéro .....	30
4.2 Couverture et cibles.....	31
4.2.1 Cibles des émissions opérationnelles.....	31
4.2.2 Cibles des émissions financées.....	34
<b>5. Plans d'actions</b> .....	<b>39</b>

5.1	Synthèse des actions du groupe La Poste pour atteindre la cible SBTi 2030 - émissions opérationnelles .....	39
5.1.1	Les leviers de décarbonation pour les émissions opérationnelles.....	40
5.1.2	Informations quantitatives des leviers 2025-2030 .....	48
5.1.3	Stratégie pour l'atteinte du net zéro 2040, émissions opérationnelles.....	58
5.1.4	Les émissions opérationnelles potentiellement verrouillées .....	60
5.2	Description des leviers pour les émissions financées .....	61
5.2.1	Les leviers de décarbonation pour les émissions financées 2025-2030 .....	61
5.2.2	Les émissions financées potentiellement verrouillées .....	62
5.2.3	Stratégie pour l'atteinte du Net Zéro, émissions financées .....	62
<b>6.</b>	<b>Moyens mis en place pour le pilotage.....</b>	<b>63</b>
6.1	Gouvernance .....	63
6.1.1	Élaboration et coordination .....	63
6.1.2	Validation et suivi.....	63
6.1.3	Application opérationnelle.....	64
6.1.4	Responsabilités, Contrôles et Maintien à jour du processus .....	64
6.2	Modalités opérationnelles .....	64
6.3	Formation et sensibilisation.....	65
6.4	Reporting et communication sur les actions climat.....	66
<b>7.</b>	<b>Enjeux complémentaires en lien avec le plan de transition .....</b>	<b>68</b>
7.1	Polluants Atmosphériques Locaux .....	68
7.1.1	Situation actuelle.....	68
7.1.2	Actions et ressources relatives à la pollution.....	69
7.2	Autres bénéfices du plan de transition climatique .....	70
<b>8.</b>	<b>Annexes .....</b>	<b>71</b>
8.1	Lexique .....	71
8.2	Principaux leviers de décarbonation pour la période 2021 - 2024.....	74
8.3	RACI & calendrier .....	75
8.4	Preuve de la trajectoire SBTi.....	75

# PREAMBULE

---

**Face à l'urgence climatique et aux constats des scientifiques marqués notamment par le dépassement du seuil de 1,5°C de réchauffement planétaire et le franchissement de multiples limites planétaires, le groupe La Poste, fort de son engagement historique de plus de 15 ans en faveur de la transition écologique, s'inscrit résolument dans une dynamique de décarbonation.**

Dès 2021, **La Poste s'est engagée à atteindre l'objectif de net zéro carbone**. Notre démarche, construite sur une approche scientifique et s'appuyant sur le référentiel de la Science Based Targets initiative (SBTi), traduit notre volonté d'être à l'avant-garde de la transformation et de bâtir un modèle d'affaires résilient et bas carbone.

En tant qu'acteur privé profondément engagé à être durablement rentable et responsable, le groupe La Poste, entreprise à mission, a défini un plan de transition ambitieux, réaliste et performant.

Ce plan de transition climat est un **outil stratégique et de pilotage**. Il détaille les leviers d'action concrets que le groupe projette de mettre en œuvre à court, moyen et long terme, en veillant à ce que les investissements et les ressources nécessaires soient pleinement intégrés dans sa planification financière. Il suppose une transformation durable de notre modèle d'affaires, dont l'exécution mobilise l'ensemble de ses collaborateurs. Une gouvernance spécifique avec différents relais est mise en place pour suivre et veiller à la bonne application du plan.

Par ce Plan, le groupe La Poste non seulement répond aux exigences croissantes de transparence et de durabilité, mais renforce également sa compétitivité et conforte son rôle structurant dans la transition de la France vers une économie décarbonée, inclusive et durable, au service de tous les territoires, en contribuant aux biens communs de la société tout entière.

# 1. Un plan ancré au sein du groupe La Poste

## 1.1 Le positionnement singulier du groupe la Poste, une entreprise française tournée vers l'international

Le groupe La Poste se distingue par son **positionnement singulier d'entreprise française privée à capitaux publics à plus de 230 000 collaborateurs**, présente en France avec un maillage territorial unique et une diversité d'activités au service de l'ensemble du pays, et de plus en plus tournée vers l'international. Ce positionnement unique est le reflet de sa raison d'être, de ses engagements stratégiques et la structuration de ses activités. Ensemble, ils donnent corps à la vision unique portée par le groupe La Poste.

*« Au service de tous, utile à chacun, La Poste, entreprise de proximité humaine et territoriale, développe les échanges et tisse des liens essentiels en contribuant aux biens communs de la société tout entière. »*

### Raison d'être du groupe La Poste

#### 1.1.1 Activités et modèle d'affaires

Des métiers diversifiés, un ancrage territorial unique et une présence à l'international dans plus de 50 pays : le modèle d'affaires du groupe La Poste incarne pleinement son positionnement d'entreprise-française à dimension internationale. Le groupe structure ses activités autour de services essentiels, au plus près des citoyens et des territoires, en lien direct avec sa raison d'être et ses engagements.

## DES ACTIVITÉS DIVERSIFIÉES PORTÉES PAR QUATRE BRANCHES EN SYNERGIE

### SERVICES-COURRIER-COLIS

- Courrier relationnel et publicitaire, presse
- Colissimo et petits paquets internationaux pour les clients Entreprise
- Solutions logistiques aux Entreprises (Log'issimo)
- Services de proximité humaine (Proxeo, santé et autonomie)

**9,6 Mds€**  
de chiffre  
d'affaires  
dont 13,7% à  
l'international

**5,2 Mds**  
volume  
de courrier  
adressé

**477 M**  
volume de  
Colissimo livrés  
dans le monde

### GEOPOST

- Livraison de colis en France et à l'international, en BtoB et BtoC, à domicile et hors domicile
- Réseau global avec une présence dans plus de 50 pays dans le monde
- Services de livraison spécialisée (same day, température contrôlée, etc.) et services à l'e-commerce

**15,8 Mds€**  
de chiffre  
d'affaires  
dont 83,9%  
à l'international

**2,2 Mds**  
de colis  
traités dans  
le monde

**63,8%**  
part des  
volumes  
en BtoC

### GRAND PUBLIC ET NUMÉRIQUE

- Distribution omnicanale des offres du groupe vers les particuliers et les professionnels
- Développement des services numériques de confiance via Docaposte, et poursuite de la transformation numérique du groupe

**6,1 Mds€**  
de chiffre  
d'affaires

**43 400**  
points  
de services  
La Poste<sup>(1)</sup>

**241 M**  
de visites clients  
sur l'année dans  
les bureaux  
de poste

### LA BANQUE POSTALE

Acteur majeur de la bancassurance organisé autour de 3 pôles métiers :

- Banque et assurance des particuliers - Réseau LBP
- Assurance et épargne en modèle ouvert
- Banque des Entreprises et du Développement Local

**7,7 Mds€**  
de produit  
net bancaire  
dont 16,5% à  
l'international

**12<sup>ème</sup>**  
bancassureur  
de la zone  
euro<sup>(2)</sup>

**389 Mds€**  
encours  
d'investissements  
ESG<sup>(3)</sup>

Les indicateurs relatifs aux branches concernent l'année 2025.

<sup>(1)</sup> Donnée arrondie.

<sup>(2)</sup> Source BCE.

<sup>(3)</sup> Au périmètre La Banque Postale, CNP Assurances, Louvre Banque Privée et LBPAM.

### Ambitions 2030

**Devenir le 1<sup>er</sup> opérateur de services de proximité humaine et d'e-commerce, centré sur la satisfaction et l'expérience client :**

- Développer un courrier plus fiable, durable et rentable et de nouveaux services de logistique de proximité
- Consolider la position de leader de Colissimo en France et les perspectives dans les services de proximité humaine autour du domicile
- Changer de dimension dans les services liés à la transition écologique et au développement des territoires

### Ambitions 2030

**Devenir la référence internationale de la livraison durable et un catalyseur pour le commerce :**

- Renforcer le leadership au niveau européen : la livraison BtoB et BtoC à domicile et les flux transfrontaliers
- Poursuivre le développement des solutions de livraison et du réseau hors domicile
- Enrichir la valeur des services proposés : livraison alimentaire et santé, autres services

### Ambitions 2030

**Faire de La Poste la 1<sup>re</sup> plateforme de services humaine et digitale en France, en relevant 3 défis :**

- Capitaliser sur le réseau de points de contact et développer un modèle partenarial physique et numérique accessible partout, pour tous
- Optimiser l'expérience client en améliorant la qualité de vie des postiers
- S'appuyer sur le numérique et les services de proximité comme leviers de croissance

### Ambitions 2030

**Offrir le meilleur de la bancassurance pour tous et devenir le leader de la finance à impact :**

- Renforcer les fondamentaux
- Développer les leviers de croissance et de diversification
- Transformer le modèle de La Banque Postale au service de sa raison d'être

### 1.1.2 Evolutions des activités

Le groupe La Poste affiche des variations de croissance diverses de ses activités, avec globalement une baisse de l'activité traditionnelle « courrier », une forte hausse de l'activité de livraison de colis et une hausse tendancielle de l'activité de bancassurance.

Ainsi globalement, une hypothèse de hausse de l'activité de 2-3 % par an a été retenue par la stratégie du groupe sur la période 2025-2030, ce qui engendre notamment une hausse des émissions de gaz à effet de serre (GES), principalement liées aux activités de Transport du groupe (hausse des GES qui sera absorbée par les efforts de décarbonation du groupe).

### 1.1.3 Les ambitions du groupe La Poste en matière de transition

En adoptant, en 2021, le statut d'entreprise à mission, La Poste a inscrit 4 engagements statutaires au cœur de son modèle d'activité. Confrontée à des transitions sociétales majeures, ces 4 axes opérationnalisent sa mission et sont étroitement articulés avec les 17 Objectifs de Développement Durable (ODD) définis par l'ONU :



#### TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE

Cœuvrer à l'accélération de la transition écologique pour tous



#### TRANSITION NUMÉRIQUE

Promouvoir un numérique éthique, inclusif et frugal



#### TRANSITION DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIALE

Favoriser l'inclusion sociale



#### TRANSITION TERRITORIALE

Contribuer au développement et à la cohésion des territoires



Ces engagements également inscrits au cœur du plan stratégique « La Poste 2030, engagée pour vous » avec l'ambition d'être un groupe à impact positif pour la société sont les piliers qui concrétisent sa raison d'être et guident son action stratégique.

### 1.1.4 Politique climat du groupe

La politique Climat du groupe La Poste inclut les activités de la logistique, de l'immobilier, du numérique et des services financiers, qui génèrent historiquement des émissions significatives de gaz

à effet de serre réparties sur l'ensemble des scopes : les principales émissions provenant du transport et de la logistique, de la consommation énergétique du parc immobilier, de la croissance des usages numériques et, indirectement, des activités de bancassurance. A l'aune de ce constat, le groupe a défini des leviers de décarbonation qui sont définis dans le présent document.

En effet, conscient de cette empreinte carbone, le groupe a engagé une transformation stratégique profonde depuis 15 ans, structurée par sa politique Climat, afin d'adapter son modèle économique à une trajectoire de limitation du réchauffement climatique à 1,5 °C, conformément à l'Accord de Paris et au Règlement (UE) 2021/1119. Son objectif est d'atteindre le net zéro à l'horizon 2040, avec un dépassement nul ou limité, sur une trajectoire validée par la Science Based Targets initiative (SBTi).

Sur le périmètre des émissions opérationnelles, le groupe a déjà réduit ses émissions entre 2021 et 2025 de 11,3 %, conformément à sa trajectoire. Pour garantir l'application de cet engagement, il a instauré un budget carbone, outil interne de pilotage permettant de conditionner les investissements à leur compatibilité avec la réduction des GES, ainsi qu'une gouvernance de son plan de transition. Ces éléments seront détaillés dans la partie 6 de ce document.

Le groupe s'est également engagé à réduire l'empreinte carbone de ses activités financières. La Banque Postale s'est engagée à réduire son exposition aux énergies fossiles, en n'ayant plus aucune activité liée au charbon et en diminuant fortement son implication directe et indirecte dans les secteurs du pétrole et du gaz.

**Pour atteindre cet objectif, le groupe a défini une politique Climat, qui trace la voie vers un nouveau modèle d'affaires, plus résilient et décarboné, contribuant ainsi à la transition de la France et de ses territoires vers une économie bas carbone.**


Pour respecter ses engagements dans la lutte contre le changement climatique, le groupe suit une feuille de route claire portée par sa politique Climat, actualisée en 2024, qui s'appuie sur trois grands piliers.

1. **La Mesure** de son empreinte carbone de l'ensemble des activités et de la chaîne de valeur du groupe de façon précise et pertinente. Cette mesure de l'empreinte carbone est réalisée conformément au standard international du GHG Protocol.
2. **La Réduction** des émissions de GES sur l'ensemble de sa chaîne de valeur dans une démarche d'atténuation du changement climatique. La réduction des GES fait l'objet du présent document.
3. **L'adaptation** aux conséquences du réchauffement climatique en évaluant les risques et opportunités et en préparant un plan d'adaptation pour la période 2025-2030. L'adaptation aux changements climatiques est évoquée dans un plan spécifique.

## 1.2 Enjeux d'un scénario net zéro

Le scénario Net Zéro reflète une transition ambitieuse, coordonnée et rapide vers une économie mondiale complètement décarbonée, permettant de limiter le réchauffement climatique à +1,5°C d'ici 2100. Deux sources ont été utilisées pour construire ce scénario et le narratif associé : le GIEC (Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat) pour la composante physique (scénario SSP1-26) et NGFS (Network for Greening the Financial System) pour la composante socio-économique (scénario Net Zéro 2050).

Dans ce scénario, les émissions nettes atteignent zéro en 2050 avec une baisse de 91 % des émissions liées au transport en France par rapport à 2015. Les politiques climatiques sont strictes, efficaces et coordonnées à l'échelle internationale, assurant une trajectoire compatible avec les objectifs de l'Accord de Paris. De nouvelles dynamiques économiques émergent dans une transition juste et inclusive. L'innovation technologique est rapide avec notamment l'électrification des usages et la disponibilité des matériaux recyclables assurant une transformation profonde de l'industrie et des systèmes énergétiques.

Réchauffement à horizon 2100	<b>+1.5°C</b>
Type de transition	<b>Ordonnée</b>
Base de données	
Scénarios source	<ul style="list-style-type: none"> <li>• IPCC RCP2.6/SSP1-26</li> <li>• NGFS Net Zéro 2050</li> </ul>
Paramètres climatiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emissions nettes nulles en 2050, dont une baisse 91% d'émissions liées au transport en France par rapport à 2015</li> </ul>
Paramètres réglementaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politiques d'atténuation strictes et efficaces</li> <li>• Coopération internationale</li> </ul>
Paramètres socioéconomiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nouvelles dynamiques économiques et croissance liée à la transition</li> <li>• Transition juste et inclusive</li> </ul>
Paramètres technologiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilité et recyclabilité des matériaux</li> <li>• Maturité des technologies renouvelables et électrification des usages</li> <li>• Innovation technologique rapide</li> </ul>

### Paramètres clés du scénario

#### 1.2.1 Analyse du scénario de transition réussie, scénario net zéro

Grâce à ces composantes physiques et socio-économiques, le narratif de la société dans un scénario net zéro 2050 a pu être imaginé avec l'ensemble des entités du groupe La Poste. Il illustre concrètement à quoi pourrait ressembler un monde à +1,5°C et quelles seraient les conséquences pour les activités de La Poste et permet d'identifier les risques et opportunités d'un scénario de transition réussie.



**-7% PIB\***



**7 milliards**



**+1.5°C**

Nous sommes en 2050, et le monde a déjà beaucoup changé avec un réchauffement à +1,5°C et une transition réussie grâce à un affranchissement de la dépendance des fossiles. Grâce à des **politiques d'atténuation et d'adaptation efficaces**, soutenues par une coopération internationale, la France maintient une **croissance économique liée à la transition**, œuvrant pour une société plus équitable. Le Groupe La Poste, à l'avant-garde de la transformation, navigue dans un paysage où les émissions de gaz à effet de serre ont été annulées en Europe, marquant une ère de prospérité durable.

Les **besoins des consommateurs** ont évolué. Les **services humains et logistiques de proximité** sont fortement développés, ainsi que les **services numériques** fiables, répondant à une société moins dépendante en matière de déplacements physiques longue distance. Les **bureaux de poste sont des espaces fréquentés**, au service des populations et des entreprises locales. Les **datacenters** fonctionnent avec une **efficacité énergétique** sans précédent, soutenant une **demande croissante de services numériques fiables** et essentiels pour une société de plus en plus dématérialisée. Les **plateformes logistiques**, alimentées par les énergies renouvelables représentant plus de 75% du mix électrique, déploient des **véhicules électriques et bas-carbone** (via des carburants alternatifs). La sobriété matérielle est de mise, avec une **majorité de matériaux recyclés** et une consommation réduite de ressources critiques afin de favoriser **l'économie circulaire** : cartons, équipements de bureau et informatiques, gravats de chantier sont issus des filières de recyclage. La Poste, acteur central de la transition, allie progrès, durabilité et inclusion sociale, guidant la société vers un avenir plus vert et connecté.

La Poste s'adapte aux nouveaux **besoins assuranciers et besoins de financement liés à la transition écologique** (bâtiments, technologies) et aux modes de consommation évolués, **favorisant le e-commerce** et l'accessibilité des **services de partage**. L'assurabilité des actifs et la demande des souscriptions aux assurances vie maintiennent des tendances stables.

La Poste, acteur central de ce changement, allie progrès, durabilité et inclusion sociale, guidant la société vers un avenir plus vert et connecté.

### Narratif du groupe La Poste - Transition réussie 1,5°C

\*PIB (Produit Intérieur Brut).

Il est important de souligner que la réussite de ce scénario ne repose pas uniquement sur les actions engagées par le groupe La Poste, mais s'inscrit dans une dynamique nationale et internationale visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), conformément à des exigences mondiales. Ce scénario a néanmoins été adopté par le groupe comme cadre de référence, afin de respecter l'Accord de Paris et de structurer un plan de transition ambitieux.

### **Univers des Risques et Opportunités**

Basée sur cette vision d'un futur décarboné et résilient telle que décrite dans notre scénario de transition réussie, le groupe La Poste a réactualisé sa cartographie des risques et opportunités, puis réalisé une cotation et analyse détaillée pour les risques les plus critiques.

### **Evaluation des Impacts, Risques et Opportunités (IRO) liés au changement climatique**

Les risques et opportunités du groupe La Poste ont été classés en différentes catégories selon leur périmètre d'impact (Business, Finance, Opérations, RH, Achats). La Poste a défini un univers de 18 risques et opportunités à horizon 2030 dans le scénario de transition réussie, comportant 6 risques de transition critiques et 3 opportunités critiques.

Parmi les risques majeurs, dans un scénario de transition soutenue, l'**évolution des comportements de consommation** qui privilégie la sobriété et les produits locaux, pourrait entraîner une diminution des revenus.

De plus, l'exposition des activités du groupe La Banque Postale aux risques de transition représente un enjeu important. Le risque de transition est susceptible de générer une dévalorisation de ses portefeuilles et un accroissement des provisions. L'**augmentation des coûts liés à la mise en conformité** avec les réglementations sur la performance énergétique et les émissions de gaz à effet de serre (GES) des bâtiments pourrait également engendrer des risques de non-conformité et une perte de valeur.

Un autre risque de transition concerne l'**impact direct des prix du carbone** notamment à travers la tarification des émissions dans les secteurs du transport et de la logistique.

Par ailleurs, la hausse des prix des énergies (gazole, GNV, carburants de synthèse, électricité) et la nécessité de décarboner la flotte pourraient entraîner une **augmentation des coûts liés au transport**

Enfin, l'**exploitation des bâtiments** pourrait également être affectée par la hausse des coûts énergétiques (électricité, gaz).

Parmi les opportunités, dans la catégorie Business, la **logistique bas-carbone** pour le transport de colis liés à la **logistique urbaine douce** ainsi qu'à de nouvelles utilisations des bureaux de poste sont des initiatives prometteuses.

En matière de finance, le **financement de la transition énergétique** pour les clients entreprises et collectivités, représente des opportunités pouvant mener à une hausse de revenus et un impact positif sur l'image du groupe.

**Ces opportunités montrent un potentiel significatif pour contribuer à la transition énergétique et à la lutte contre le changement climatique tout en offrant des bénéfices financiers et sociétaux.**

Après étude des scénarios, le groupe La Poste souhaite retenir pour ses ambitions de décarbonation, le scénario de Net Zéro dit « réussi » car il apparaît comme étant le plus désirable et le plus positif à moyen et long terme et le moins impactant, tant pour le groupe La Poste que pour la société.

## 1.2.2 Quelques estimations des coûts financiers d'une transition net zéro

Cette cotation a conduit à la **modélisation des 2 risques de transition suivants** dans **un scénario +1.5°C** (Net Zéro) :

- **Impact des quotas carbone sur le coût du transport**
- **Impact de l'énergie dans le coût d'exploitation des bâtiments**

La quantification s'est réalisée en deux étapes clés :

- **Analyse du risque brut** : Quantification financière du risque sans prise en compte des actions prévues par les différents plans La Poste.
- **Analyse du risque net** : Quantification financière avec intégration des actions pertinentes prévues dans les plans La Poste (par exemple, la trajectoire d'efficacité énergétique des bâtiments)

Cela permet de comparer les gains/surcoûts évités par les actions, au coût des investissements nécessaires pour réaliser l'action.

### i. Impact des quotas carbone sur le coût du transport

#### Méthode

L'Union Européenne met en place un EU-ETS (European Union Emissions Trading System) afin de limiter le niveau total d'émissions des industries. Il couvre actuellement les secteurs les plus polluants. **A horizon 2027, un EU-ETS2 devrait être mis en place sur les secteurs du bâtiment et du transport routier dont les coûts seraient portés par les distributeurs d'énergie.** Un retrait rapide des quotas alloués à ces secteurs entraînerait une **hausse des coûts opérationnels.**

*Origine des données et hypothèses :*

**Le surcoût est estimé à partir des émissions liées à la consommation de carburant** (consommation directe pour les véhicules du groupe et indirecte via les prestataires logistiques), ainsi que des **modélisations d'évolution du prix du carbone** :

- Les émissions liées au transport proviennent du **bilan carbone 2023** du groupe, sur les scopes 1 & 2 pour les transports opérés directement et le scope 3 pour les prestataires.
- Les **modélisations des coûts ont été réalisées en prenant les valeurs du scénario Net Zéro 2050 du modèle REMIND MAgPIE 3.2-4.6** (NGFS phase IV)<sup>[1]</sup>. Dans ce scénario de coopération internationale forte, d'autres pays instaurent rapidement un mécanisme de tarification carbone généralisé afin de capter les émissions des industries et rester sous les objectifs de l'Accord de Paris.
- **La combinaison des émissions et du prix du carbone permet d'estimer les coûts.** L'hypothèse faite est que les transports **directement opérés subissent 100 % des surcoûts, tandis que les prestataires peuvent répercuter 75 % des surcoûts sur La Poste.** Ces hypothèses sont issues de rapports de la Commission Européenne.
- Pour le risque net, **les trajectoires de réduction d'émissions proviennent des objectifs SBTi publiés dans le DEU 2023.**

#### Exposition

La mise en place de mécanismes de tarification généralisés afin de capter les émissions des industries et rester sous les objectifs des Accords de Paris résulte en **l'augmentation des prix du carbone** et **une évolution des prix de l'énergie.**

Dans le scénario considéré (NGFS, REMIND MAgPIE 3.2-4.6 Net Zéro) **les prix du carbone augmentent rapidement**, atteignant près de :

- **250€/tCO<sub>2</sub> en 2030**
- **715 €/tCO<sub>2</sub> en 2050**

A noter que ce ne sont pas des projections du prix du carbone, **mais le niveau nécessaire pour une réussite du Net Zéro**

**Les prix à l'heure actuelle sont de l'ordre de 60€/tCO<sub>2</sub>**

Dans ce même scénario, **le prix des énergies évolue de manière très contrastée entre les types d'énergie et, respectivement jusqu'à 2030 et 2050 :**

- **Gaz naturel : +19 % et +42 %**
- **Électricité : +57 % et -0,5 %**
- **Fioul : +11 % et +60 %**

### **Vulnérabilité aux risques de transition**

Avec l'évolution du prix du carbone (X4 en 2030, X12 en 2050), le surcoût carbone des activités logistiques serait réduit entre 2030 et 2050 de plusieurs centaines de millions d'euros par an.

**Avec un plan d'investissement de décarbonation entre 2023 et 2030, les surcoûts évités seraient supérieurs aux investissements nécessaires pour la décarbonation de la logistique si le prix du carbone est appliqué.**

**Les objectifs de décarbonation fixés par le groupe permettraient ainsi de réduire le surcoût annuel des quotas carbone et d'autofinancer le coût du plan de décarbonation en 2030.** À partir de 2030, la poursuite de la trajectoire SBTi devrait théoriquement avoir un rendement financier encore plus intéressant.

#### **ii. Impact de l'énergie dans le coût d'exploitation des bâtiments**

### **Méthode**

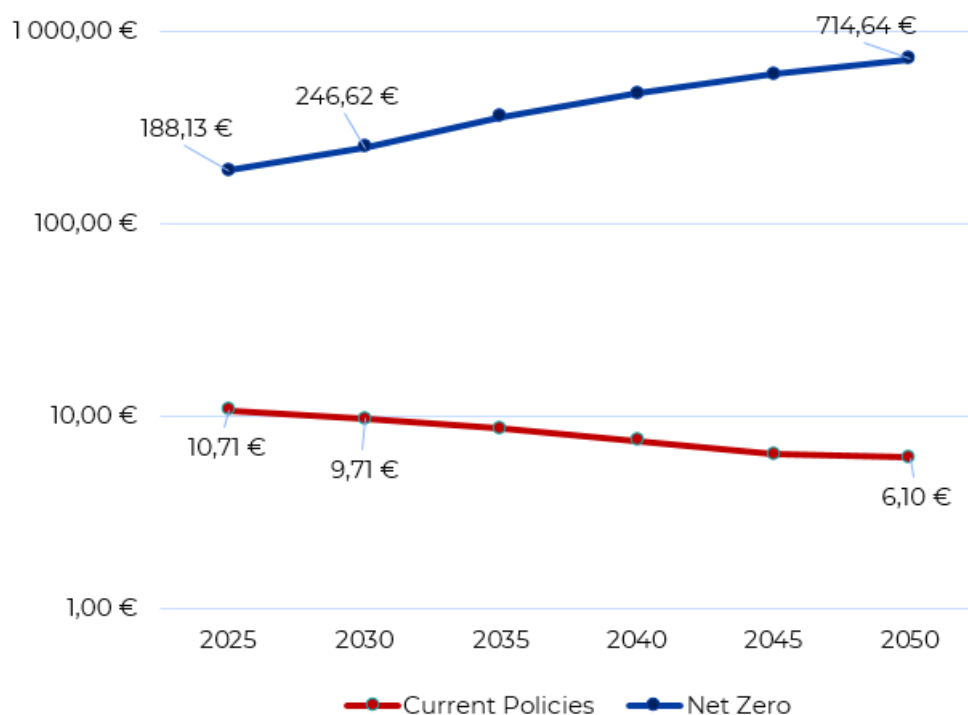
La transition vers une société bas-carbone implique des **changements énergétiques majeurs** (électrification, prix du carbone sur les énergies fossiles...) qui se répercutent sur **les coûts d'exploitation des bâtiments.**

*Origine des données et hypothèses :*

En combinant **les données historiques de consommation à l'évolution des prix des différentes énergies**, cela permet d'estimer l'impact de ce changement sur les coûts énergétiques des bâtiments :

- L'information de consommation énergétique de 2023 provient des données LPI avec extrapolation
- Les **modélisations des coûts ont été réalisées en prenant les pourcentages d'évolution des prix des différentes énergies du scénario Net Zéro 2050 du modèle REMIND MAgPIE 3.2-4.6** (NGFS phase IV)
- Pour le risque net, **les objectifs de La Poste Immobilier ont été pris en compte : -20 % kWh/m<sup>2</sup> toute énergie confondue entre 2017 et 2030.** À noter que cet objectif sera revu dès le dépôt de la trajectoire SBTi spécifique à La Poste Immobilier.

## Evolution moyenne du prix du carbone(1) dans l'Union Européenne pour le secteur du transport (€/tCO<sub>2</sub>)



(1) Scénarios NGFS, REMIND MAgPIE 3.2-4.6 (NGFs phase IV)

*Evolution du prix du carbone dans l'UE dans le scénario considéré*

### Exposition

Dans ce même scénario, on a vu plus haut que **le prix des énergies évolue de manière très contrastée entre les types d'énergie et entre 2030 et 2050.**

- **Gaz naturel : +19 % et +42 %**
- **Électricité : +57 % et -0,5 %**
- **Fioul : +11 % et +60 %**

### 1.2.3 Un enjeu de transition fortement matériel

Les **risques bruts** (ou *inherent risks*) sont l'**impact potentiel maximal** et la **probabilité d'occurrence** d'un risque avant la mise en place de **toute mesure de gestion des risques** (contrôles, actions préventives, correctives ou d'atténuation). Ils représentent le niveau de risque qui existerait naturellement ou dans le scénario le plus défavorable, c'est-à-dire si le processus ou le système fonctionnait sans ses **contrôles internes** habituels.

L'évaluation initiale des **risques bruts** liés à un scénario de transition vers le **Net Zéro** révèle un **impact financier potentiel majeur** pour le groupe La Poste, estimé à **plusieurs centaines de millions à moyen long terme.**

C'est cohérent avec les nombreuses études qui démontrent que le coût de l'action d'atténuation est bien inférieur au coût de l'inaction, que ce soit en France ou à l'étranger.

Dès 2006, le rapport Stern sur l'économie du changement climatique soulignait l'impératif économique d'agir : le coût de l'inaction (estimé entre **5 % et 20 % du PIB mondial**) surpassait largement celui d'une transition réussie (environ **1 % du PIB mondial**).

## 2. Cadrage du plan de transition

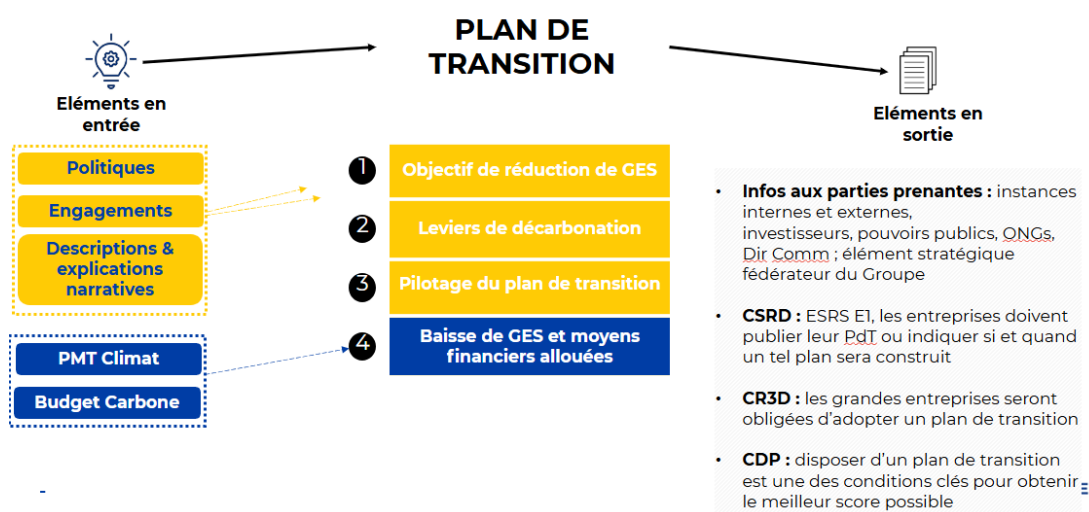
### 2.1 Eléments de cadrage général

Pour soutenir ses ambitions climatiques et au regard des enjeux matériels de risque de transition, le groupe La Poste a formalisé un plan de transition. Il se base sur l'identification et la mise en œuvre de leviers de décarbonation établis par une approche systématique et adaptée à chacune des activités et à chacun des métiers du groupe. Le plan de transition du groupe La Poste structure sa démarche sur **trois horizons temporels distincts : court terme (1 an), moyen terme (jusqu'à 2030) et long terme (c'est-à-dire l'objectif de net zéro en 2040)**.

Ce plan de transition, dont l'ambition est de définir une trajectoire de décarbonation atteignable et soutenable, est piloté finement grâce à la mise en place d'un **budget carbone**. Cet outil a été validé par le Comité exécutif du groupe du 16 avril 2024, le Comité Qualité et Développement Durable du 31 mai 2024 et le Conseil d'administration du 13 juin 2024 (la gouvernance du plan de transition est détaillée dans la partie 5.1). Le budget carbone avait été initié en 2023 par sa filiale Geopost et adapté à l'ensemble du groupe avec une composante renforcée sur la partie évaluation des ressources financières associées et sur l'exhaustivité de l'empreinte carbone.

La Poste a fait du plan de transition un outil opérationnel de pilotage de l'atteinte de ses engagements de trajectoire SBTi en l'intégrant et en l'alignant sur la stratégie globale du groupe et sur sa planification financière. Il permet de s'assurer qu'annuellement les objectifs de réduction des émissions font l'objet d'une supervision fine et régulière via les outils de reporting carbone, intégrés au cadre du dialogue de gestion co-piloté par la direction de l'engagement sociétal et la direction financière du groupe. Ce plan de transition identifie l'ensemble des leviers de décarbonation et valorise les émissions qui seront réduites annuellement en associant les moyens financiers (OpEx et CapEx) programmés par l'ensemble des activités engagées dans l'atteinte de la trajectoire groupe à 2030 et à 2040.

Ce document tient compte des bonnes pratiques de place, notamment celles mises en avant par l'AMF (Autorité des Marchés Financiers) et l'ADEME (Agence de la Transition Écologique), et s'intègre de manière totalement complémentaire et alignée aux Plans de Transition de la Caisse des Dépôts et Consignations et de celui du groupe La Banque Postale. Il est audité dans le cadre d'application française de la CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive).



## 2.2 Objectifs

Le plan de transition du groupe sur la réduction des GES répond à trois grands objectifs :

- **Définir une trajectoire ambitieuse** : le plan de transition vise à établir une vision claire et une trajectoire de réduction des émissions de GES alignée sur les engagements pris par le groupe La Poste, et compatible avec l'Accord de Paris ;
- **Construire un plan d'actions viable et soutenable** : le plan de transition élabore un plan d'actions concret et quantifié, détaillant les impacts attendus sur les émissions de tonne équivalent CO<sub>2</sub> (teqCO<sub>2</sub>) les coûts associés (OpEx et CapEx) et le calendrier de mise en œuvre ;
- **Assurer une transparence conforme** : le plan de transition doit répondre aux exigences de reporting et de publication, qu'elles soient réglementaires (notamment la CSRD) ou volontaires (telles que le Carbon Disclosure Project ou les objectifs SBTi).

## 2.3 Principe

La démarche d'un plan de transition permet de construire une stratégie climat robuste et complète intégrant :

- La définition de **la vision de l'entreprise dans un monde bas-carbone**, à horizon 2040 avec une étape à 2030,
- Une quantification des **risques et opportunités** lié au changement climatique,
- L'identification des **leviers de décarbonation stratégiques prioritaires** à mettre en place à court, moyen et long terme
- La construction d'**un plan d'actions chiffré à horizon 2030**

En synthèse, en définissant une trajectoire climatique claire, en planifiant des actions concrètes et en assurant un suivi rigoureux via des instruments tels que le **budget carbone** et le **PMT Climat** (Plan Moyen Terme) décrit dans la partie 6, le plan de transition se positionne comme l'outil de pilotage de décarbonation stratégique et opérationnel essentiel pour l'entreprise.

## 2.4 Périmètre d'Application

Ce plan de transition du groupe La Poste traite de la décarbonation de **toutes les activités du groupe**, prenant en compte toutes les émissions de GES aux bornes du groupe. Le périmètre du plan de transition s'applique au même périmètre consolidé que celui utilisé dans les états financiers (c'est-à-dire les filiales entièrement consolidées et les opérations conjointes).

## 2.5 Hypothèses macroéconomiques liées au scénario de transition

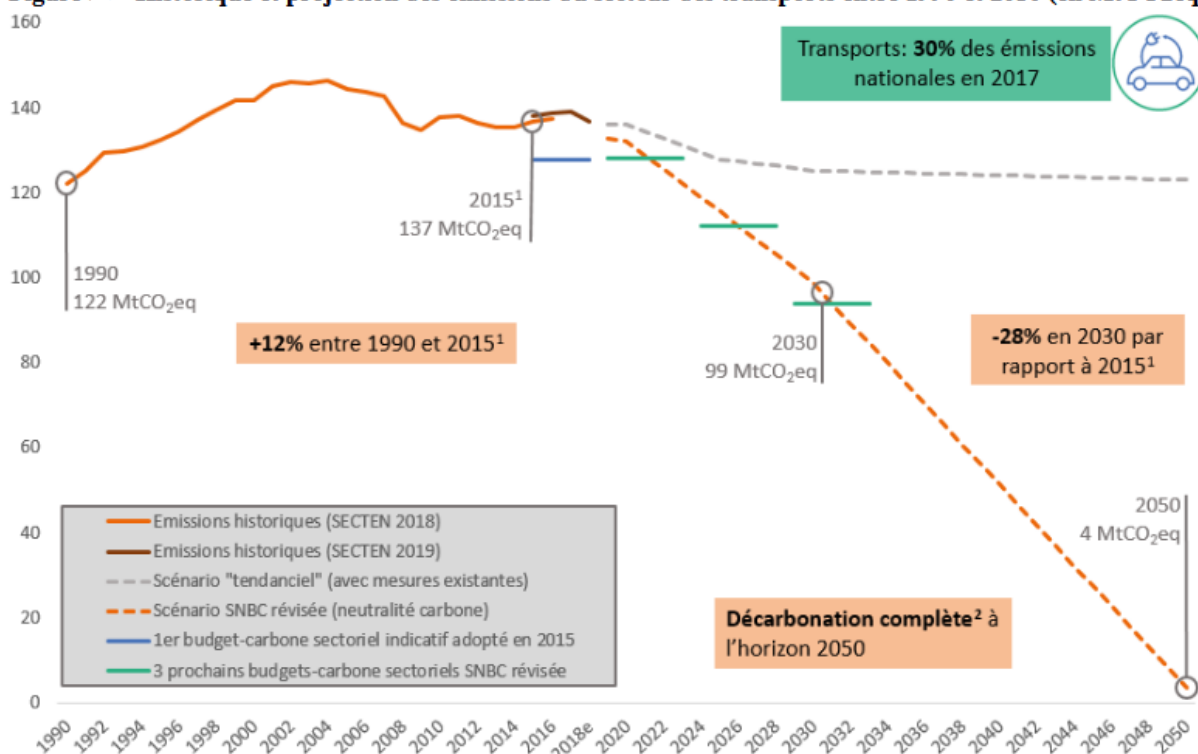
Le scénario de transition inclut des hypothèses macroéconomiques pour les différents secteurs proches des activités de La Poste.

### 2.5.1 Pour le secteur du Transport

Selon le ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Transition Ecologique, depuis 1998, les transports constituent le premier poste contributeur aux émissions nationales de GES. La part des transports dans les émissions de GES nationales n'a fait que croître au cours des dix dernières années, pour atteindre **34 % en 2023**. Ces émissions étant en totalité de nature énergétique, la stratégie de la France vise une réduction de 28 % des émissions en 2030 par rapport à 2015 et une décarbonation complète des transports à l'horizon 2050 (à l'exception du transport aérien domestique et sans tenir compte des fuites résiduelles « incompressibles » de gaz comme les gaz fluorés, gaz renouvelables).

La baisse des émissions du secteur du transport est amorcée depuis deux ans avec une baisse de -3,4 % en 2023 et -1,2 % en 2024 pour la France.

**Figure 2.5.1 - Historique et projection des émissions du secteur des transports entre 1990 et 2050 (en MtCO<sub>2</sub>eq)**



<sup>1</sup>Les émissions de référence pour l'année 2015 sont issues de l'inventaire CITEPA SECTEN 2018

<sup>2</sup>Ne tient pas compte des fuites résiduelles « incompressibles » de gaz (gaz fluorés, gaz renouvelables) et des émissions résiduelles issues du transport aérien domestique.

(Source : Stratégie Nationale Bas Carbone de la France, v2, 2020)

La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) française porte une ambition sur :

- une décarbonation des sources d'énergies consommées la plus ambitieuse et la plus rapide possible ;
- la fixation d'objectifs ambitieux en termes de performance énergétique des véhicules, à la fois pour les véhicules particuliers (objectif de 12,5 kWh/100km à l'horizon 2050 pour les véhicules électriques contre 17,5kWh/100km en 2020), les poids lourds (objectif de 21L/100km en 2040 en conditions réelles, soit près de 40 % de baisse par rapport à 2015), ainsi que les transports maritimes et aérien ;
- un report modal vers les modes de transport les plus économes en énergie et les moins émetteurs et le soutien des modes actifs, comme le vélo (avec 15 % en 2050).

A noter que les véhicules de transport les plus légers sont les plus faciles à décarboner, et donc les premiers à faire l'objet de conversion. Les poids lourds et l'aviation sont généralement décarbonés dans un second temps.

Au niveau européen, le Green Deal (feuille de route de l'UE pour lutter contre le réchauffement climatique et la dégradation de l'environnement) prévoit une baisse des émissions des véhicules légers de l'ordre de 55 % à 2030 par rapport au niveau de 1990 et pour les poids lourds une baisse de 45 %. Plusieurs mesures touchent et toucheront directement le secteur, comme la redéfinition du mix énergétique du secteur, l'arrêt de la vente de voiture thermique neuve en 2035 et un report modal du routier vers le ferroviaire.

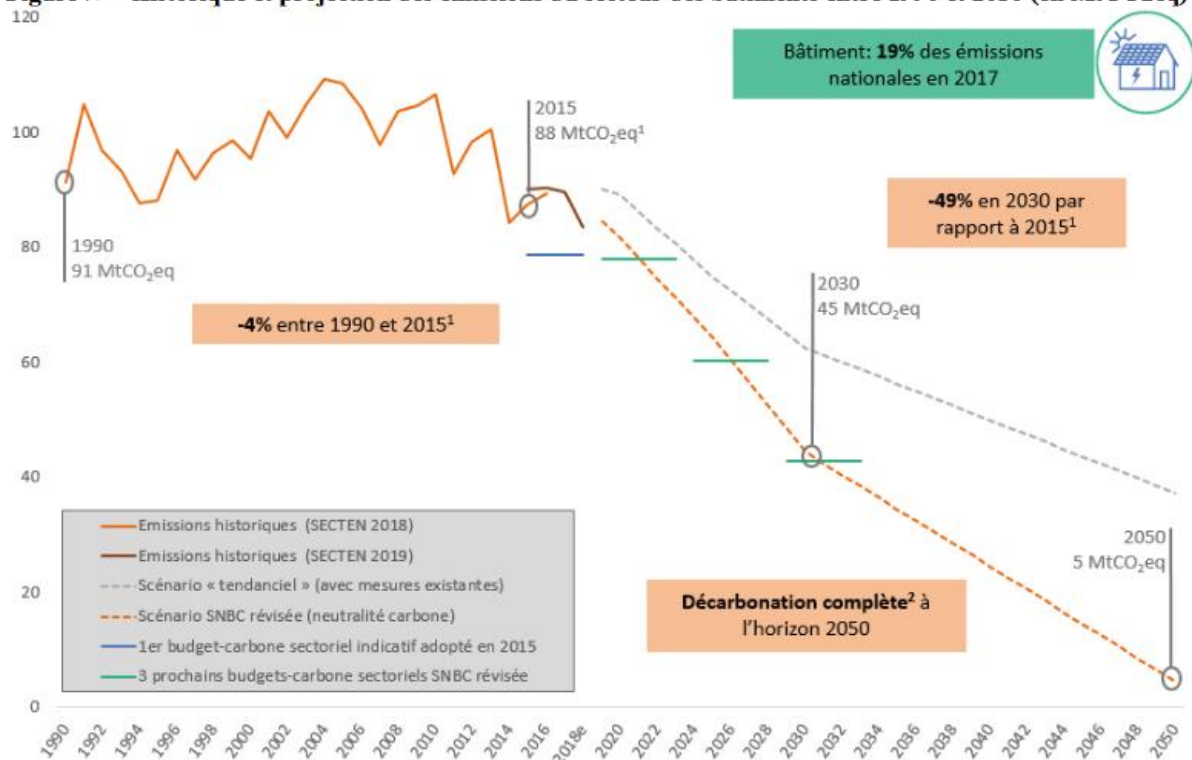
## 2.5.2 Pour le secteur du Bâtiment

Selon le ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Transition Ecologique, le secteur du bâtiment représente 43 % des consommations énergétiques annuelles françaises et il génère **23 %** des émissions de gaz à effet de serre français (le ratio est assez différent dû à la forte consommation d'électricité des bâtiments et à la très faible carbonation de l'électricité en France). C'est donc le secteur le plus consommateur d'énergie en France, et le deuxième le plus émetteur de GES.

La SNBC définit une trajectoire ambitieuse de réduction des émissions de ce secteur avec un objectif de -49 % en 2030 par rapport à 2015 et l'atteinte de la décarbonation complète de l'énergie consommée dans les bâtiments en 2050 (seules subsisteront des émissions liées aux fuites résiduelles de gaz fluorés et renouvelables). Pour le Green Deal européen, le secteur du bâtiment suit les mêmes ambitions que l'objectif global, soit le net zéro en 2050 avec un objectif intermédiaire de -55 % en 2030.

La baisse des émissions du secteur est amorcée depuis trois ans avec une baisse de -14,7 % en 2022 puis -3,4 % en 2023 avec la forte hausse des coûts des énergies, et encore -1,1 % en 2024.

**Figure 11 - Historique et projection des émissions du secteur des bâtiments entre 1990 et 2050 (en MtCO<sub>2</sub>eq)**



<sup>1</sup>Les émissions de référence pour l'année 2015 sont issues de l'inventaire CITEPA SECTEN 2018

<sup>2</sup>Ne tient pas compte des fuites résiduelles « incompressibles » de gaz (gaz fluorés, gaz renouvelables).

(Source : Stratégie Nationale Bas Carbone de la France, v2, 2020)

A noter : les bâtiments les plus consommateurs d'énergie et les plus polluants sont les cibles prioritaires du gouvernement. Pour le secteur tertiaire, la détermination des travaux les plus pertinents résultent d'une discussion entre propriétaire et locataire, le décret tertiaire s'appliquant indifféremment aux deux parties.

La Stratégie Nationale Bas Carbone française porte une ambition sur :

- Un usage d'énergie 100 % décarbonée en 2050 (via des signaux prix, des critères GES dans les instruments de politique publique...) et le recours aux solutions les mieux adaptées à chaque type de bâtiment. A court terme, c'est l'abandon du chauffage au fioul et au charbon qui est privilégié ;
- Une forte accélération du rythme et de la qualité des rénovations des bâtiments tertiaires pour améliorer radicalement l'efficacité énergétique des bâtiments résidentiels et tertiaires d'ici à 2050 (permettant une baisse d'environ 40 % de la consommation d'énergie du secteur en 2050 par rapport à 2020). Les passoires énergétiques sont ciblées en priorité pour permettre leur disparition d'ici 2028 et lutter contre la précarité énergétique. Développer le recours aux produits de rénovation et d'isolation les moins carbonés et aux matériaux stockant du carbone.

### 2.5.3 Ce que ces évolutions signifient pour La Poste

Le groupe La Poste se positionne en leader de la transition climatique en agissant sur des cibles de décarbonation validées par la gouvernance haute de l'entreprise. Cette réduction de GES repose sur plusieurs leviers. Ces leviers sont :

- La décarbonation de la flotte de véhicules qui est une des principales flottes décarbonées en Europe avec plus de 24 000 véhicules décarbonés<sup>1</sup> ;
- L'optimisation des réseaux de transport ;
- L'optimisation des surfaces et la rénovation énergétique des bâtiments ce qui permet une réduction de la consommation énergétique ;
- L'alignement des activités de financements bancaires sur la transition écologique avec notamment 100 % des crédits immobiliers. Les activités de bancassurances sont profondément ancrées sur une trajectoire durable et responsable.

Agir sur ces cibles permet de limiter les émissions de GES et ainsi agir pour limiter le réchauffement climatique, conformément à l'**Accord de Paris**. L'objectif est d'atteindre le **net zéro à l'horizon 2040**, sur une trajectoire validée par **SBTi**.

Ces projections ont fait prendre comme hypothèses pour le groupe pour ses propres projections, des évolutions concernant les baisses de GES dans les prochaines années de -2 à -3 % concernant le secteur spécifique du Transport, et une baisse d'environ -1 à -2 % par an pour l'économie dans sa globalité.

Les prévisions « macros » dessinent donc les perspectives de dynamiques de décarbonation des secteurs directement en lien avec les activités du groupe La Poste, tout comme la décarbonation de l'économie dans sa globalité. Le plan de transition du groupe, dirigé par les objectifs SBTi ambitieux amenant au net zéro en 2040, est donc plus ambitieux que les objectifs nationaux et européens.

---

<sup>1</sup> Cette donnée est « hors chariots élévateurs »

## 3. Bilan de GES du groupe La Poste

Dans cette partie, nous allons détailler le bilan de GES du groupe. Cette analyse nous fournit une image précise de notre empreinte actuelle et sert de référence pour mesurer nos progrès et atteindre nos objectifs.

Nos émissions de GES se répartissent principalement en deux catégories : les émissions opérationnelles (Scopes 1, 2 et une partie du Scope 3 et les émissions financées (Scope 3 – Catégorie 15). Il est important de noter qu'une partie spécifique de nos émissions opérationnelles (Scopes 1 et 2 ; Scope 3 cat. 1, cat. 3, cat. 4 et cat.7) est couverte par nos engagements validés par le SBTi.

Notre Bilan de GES couvre l'intégralité des émissions de GES des entités consolidées du groupe. Animés par une volonté d'améliorer notre connaissance de l'empreinte carbone du groupe et en synergie avec l'approche de la Caisse des Dépôts, notre actionnaire majoritaire, notre analyse accorde désormais une attention particulière aux émissions financées (Scope 3 - cat. 15).

**Vous trouverez ci-après le détail de ces émissions opérationnelles et des émissions financées, ainsi que notre empreinte SBTi.**

### 3.1 Empreinte carbone du groupe La Poste

#### 3.1.1 Méthodologies

Le groupe La Poste considère la mesure de son empreinte carbone comme un levier essentiel pour guider et affiner sa stratégie climatique. Chaque année, le groupe procède à une évaluation rigoureuse de ses émissions de GES et de polluants atmosphériques, couvrant 100 % de ses filiales consolidées et l'intégralité de sa chaîne de valeur. Cette démarche s'appuie sur des **méthodologies conformes au standard international du GHG Protocol**, permettant un calcul détaillé des émissions selon les définitions officielles des scopes 1, 2 et 3.

Cette mesure exhaustive est un point clé du suivi de la transition de décarbonation du groupe. Elle permet la comparabilité des bilans d'émissions de GES annuels des entités. Engagé dans une démarche d'amélioration continue, le groupe vise à étendre son calcul d'émissions de GES sur le périmètre organisationnel, en intégrant ses filiales au global, et sur le périmètre fonctionnel, en assurant l'exhaustivité du recensement des sources d'émissions suivant les catégories définies par le GHG Protocol.

#### 3.1.2 Emissions opérationnelles et Emissions financées

**Les émissions de GES du groupe se déclinent en deux types principaux :**

- Les émissions **opérationnelles**, qui englobent la totalité des émissions de GES des entités consolidées du groupe liées au fonctionnement quotidien des activités opérationnelles, d'activités industrielles et de services (donc à l'exclusion des émissions liées aux activités bancaires et assurantielles de financement et d'investissement - la grande majorité des émissions liées au scope 3 cat. 15).
- Les émissions **financées**, qui correspondent aux émissions générées par les portefeuilles de financement et d'investissement des entités financières du groupe, inclus dans le scope 3 - catégorie 15 « Investissements » du GHG Protocol.

On distingue les émissions opérationnelles des émissions financées du groupe car leurs mesures et leurs pilotages sont très différentes : les émissions opérationnelles sont très majoritairement pilotables directement par l'entreprise et ses prises de décisions comme par exemple en choisissant

des véhicules électriques ou en changeant la source des modes de chauffage dans les bâtiments (et cela vaut aussi pour les émissions indirectes du Scope 3 comme les Achats, en sélectionnant ses fournisseurs ou les Prestations de Transports).

En revanche, les émissions financées, c'est-à-dire les émissions générées indirectement à la suite d'un financement ou d'un investissement, sont plus complexes à calculer et à piloter. Concernant le calcul, les émissions dépendent en effet de nombreux facteurs : émissions de CO<sub>2</sub> émises par l'entreprise financée ou investie, émissions de CO<sub>2</sub> émises par le projet dans le cadre d'un financement de projet, durée du financement, évolution du chiffre d'affaires ou de la valeur d'entreprises, etc. Concernant le pilotage, de très nombreux facteurs sont à prendre en compte et dépendent de la stratégie de décarbonation que se fixe une institution financière. Enfin, des émissions financées peuvent augmenter, alors que l'impact sur le climat sera in fine positif. C'est par exemple le cas lorsqu'une entreprise carbo-intensive est financée mais que son activité contribue à décarboner l'économie dans son ensemble, ou que l'objet d'un financement sera la décarbonation de cette entreprise.

## 3.2 Emissions GES opérationnelles

Le Bilan Carbone fait l'inventaire exhaustif des émissions de GES liées aux activités de l'entreprise et pour lesquelles elle a une capacité à agir ; de façon directe (activités de transport ou immobilier par exemple) ou indirecte (achats de biens et services ou contrats de prestations).

Le groupe La Poste a pour particularité d'avoir, outre ses émissions dues aux activités opérationnelles, des émissions liées aux produits financiers détenus par les filiales du groupe La Banque Postale. Ces deux types d'émissions seront séparés par la suite pour améliorer la compréhension de ces deux sujets dont le traitement et la maturité sont bien différents.

### 3.2.1 Emissions GES opérationnelles 2021 – 2025

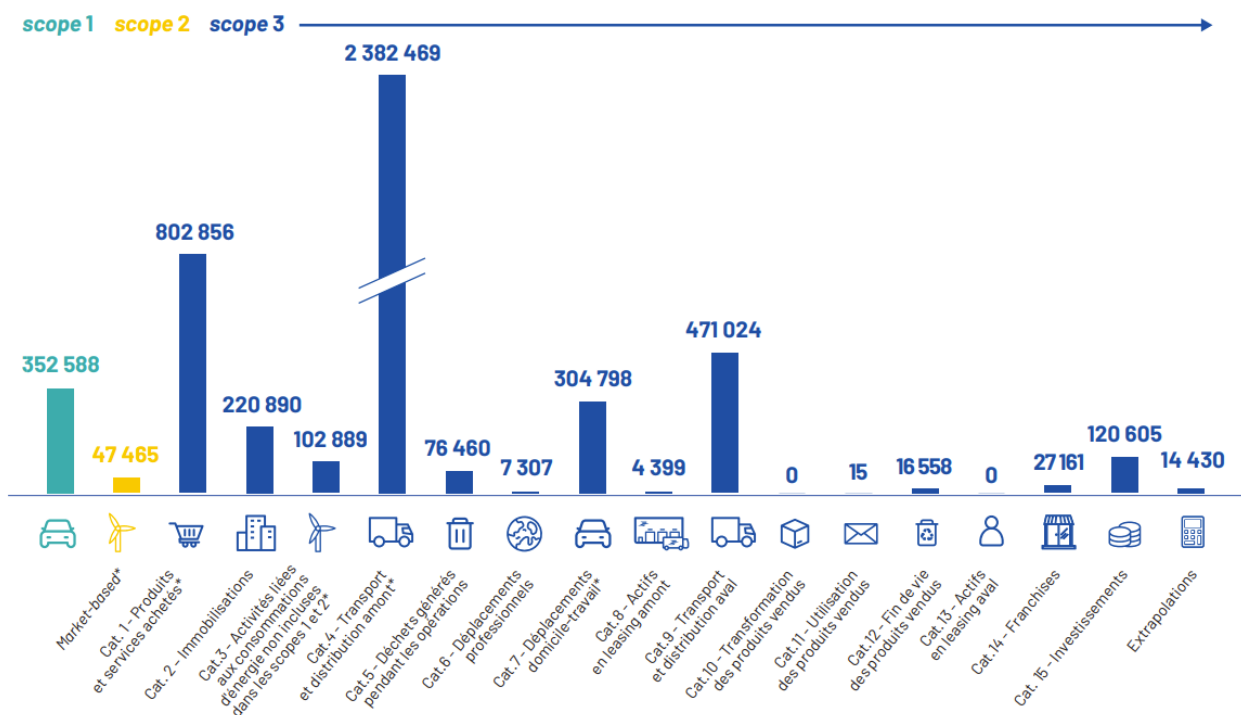
(en teqCO <sub>2</sub> )	Empreinte couverte de la cible SBTi 2030		Empreinte totale			
	31/12/2025	31/12/2025	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
<b>TOTAL (hors Cat.15 émissions financées)</b>	<b>3 094 881</b>	<b>4 951 914</b>	<b>5 480 257</b>	<b>5 624 945</b>	<b>2 392 988</b>	<b>2 681 992</b>
<b>Emissions du scope 1</b>	<b>312 419</b>	<b>352 588*</b>	<b>331 578</b>	<b>387 205</b>	<b>432 360</b>	<b>441 506</b>
Bâtiments	79 018	92 232	79 941	86 840	111 458	120 482
Transport	248 224	260 356	251 637	300 364	320 902	321 024
<b>Emissions du scope 2</b>	<b>40 116</b>	<b>47 465*</b>	<b>43 919</b>	<b>37 681</b>	<b>49 908</b>	<b>63 415</b>
Market Based	40 116	47 465	43 919	37 681	49 908	63 415
<b>Emissions du scope 3 (hors Cat.15 émissions financées)</b>	<b>2 742 346</b>	<b>4 551 861</b>	<b>5 104 760</b>	<b>5 200 060</b>	<b>1 910 720</b>	<b>2 177 071</b>
Cat. 1 - Produits et services achetés	504 659	802 856	1 268 470	1 474 661	nd	nd
Cat. 2 - Biens d'équipement		220 890	517 428	504 891	nd	nd
Cat.3 - Activités liées aux consommations d'énergie non incluses dans les scopes 1 et 2	92 762	102 889	101 790	107 737	nd	nd
Cat.4 - Transport et distribution amont	1 841 494	2 382 469	2 233 938	2 204 326	1 789 254	2 037 281
Cat.5 - Déchets générés pendant les opérations		76 460	87 914	71 975	nd	nd
Cat.6 - Déplacements professionnels		7 307	6 847	9 290	10 224	3 368
Cat.7 - Déplacements domicile-travail	303 431	304 798	171 843	162 860	nd	nd
Cat.8 - Actifs en leasing amont		4 399	1 991	5 240	2 853	1 373
Cat.9 - Transport et distribution aval		471 024	497 997	446 636	nd	nd
Cat.10 - Transformation des produits vendus		-	-	na	na	na
Cat.11 - Utilisation des produits vendus		15	12	43	nd	nd
Cat.12 - Fin de vie des produits vendus		16 558	17 529	13 115	nd	nd
Cat.13 - Actifs en leasing aval		-	-	na	na	na
Cat.14 - Franchises		27 161	28 628	27 863	nd	nd
Cat. 15 (hors émissions financées) -		120 605	127 884	116 953	nd	nd

Investissements					
Extrapolations		14 430	42 490	54 472	108 390

\*Changement méthodologique (voir DEU 2025)

### Émissions brutes de GES des scopes 1,2,3

Total des émissions 2025 : 4 951 914 teqCO<sub>2</sub>



## CIBLES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES

	Unité	Cible 2030	2025	2024	2023	2021 (année de référence)
<b>Cible groupe</b>						
Émissions totales sous trajectoire SBTi <sup>(a)</sup>	teqCO <sub>2</sub>	2 523 272	3 094 881	3 260 700	3 557 647	3 490 159
Réduction n/n-1	%		-5	-8	+1	
Réduction par rapport à 2021	%	-28	-11	-6	+2	
<b>Cible scopes 1 et 2</b>						
Émissions scopes 1 et 2 sous trajectoire SBTi	teqCO <sub>2</sub>	286 087	352 536	371 049	423 410	507 246
Réduction n/n-1	%		-5	-12	-9	
Réduction par rapport à 2021	%	-43,6	-31	-27	-17	
<b>Cible scope 3</b>						
Émissions scope 3 sous trajectoire SBTi <sup>(a)</sup>	teqCO <sub>2</sub>	2 237 185	2 742 345	2 889 651	3 134 236	2 982 913
Réduction n/n-1	%		-5	-7	+2	
Réduction par rapport à 2021	%	-25	-8	-2	+5	

(a) Hors émissions financées.

### 3.2.2 Description des activités générant les émissions opérationnelles

Pour analyser précisément notre empreinte carbone opérationnelle (4 951 915 teqCO<sub>2</sub>), il est essentiel de comprendre concrètement les activités qui génèrent ces émissions et qui se reflètent dans notre Bilan GES. Cette section est dédiée à la **description détaillée des activités clés**, sources des émissions de GES.

#### Les activités de Transport

En 2025, le transport a contribué à hauteur de **55 %** du total des émissions de GES du groupe avec **260 356 teqCO<sub>2</sub> pour le Scope 1** (provenant des flottes en propre), **2 382 469 teqCO<sub>2</sub> pour le Scope 3, Catégorie 4** (transport et distribution amont) et **75 975 teqCO<sub>2</sub> pour le Scope 3, Catégorie 3** (Activités liées aux combustibles et à l'énergie non incluses dans le Scope 1 ou 2). Le groupe gère ces opérations via ses propres flottes ainsi qu'en s'appuyant sur un réseau étendu de prestataires.

**1/ Flotte en Propre (Émissions directes - Scope 1) :** le groupe La Poste opère une flotte significative de véhicules détenus ou gérés par ses propres entités, générant des émissions directes. La BSCC et Geopost sont les principaux contributeurs à ces émissions.

- La **BSCC** assure la distribution quotidienne du courrier, de la presse et des colis sur l'ensemble du territoire français (1<sup>er</sup> et dernier km et acheminement). Pour ce faire, elle s'appuie sur une flotte en propre de 51 936 **véhicules motorisés**, majoritairement des **véhicules utilitaires légers (VUL)**. À fin 2025, 46,4% de cette flotte est électrique, avec un objectif de 50 % à fin 2026. Ces véhicules sont loués et gérés par Véhiposte, une filiale du groupe. L'utilisation intensive de cette flotte pour les tournées de distribution quotidiennes génère une part des émissions de **CO<sub>2</sub>** liées au transport routier sur le territoire national. La BSCC opère également une flotte de **220 poids-lourds (PL)**, principalement pour des liaisons de transport péri-urbains, majoritairement en Ile de France.
- **Geopost :** En tant que principal acteur international du groupe pour la livraison de colis et les solutions e-commerce, Geopost opère dans plus de 50 pays. Ses activités d'**acheminement (linehaul)** et des **1er et dernier kilomètres** s'appuient sur une flotte mondiale de **plus de 90 000** véhicules routiers dont 8 800 en propres au T4 2025 sur le périmètre Geopost Monde pour les 1er et dernier kilomètres. Celle-ci inclut une forte proportion de VUL, mais aussi des véhicules plus lourds pour les liaisons inter-sites et transfrontalières. La portée internationale et la nature express de ses livraisons contribuent significativement aux émissions de CO<sub>2</sub> du groupe.
- **Autres véhicules en propre :** Le reste de la flotte de véhicules légers est constitué de véhicules de service et de fonction répartis dans tous les métiers du groupe, complétant l'empreinte directe des transports.

---

**2/ Flotte Prestataire (Émissions indirectes - Scope 3.4) :** Au-delà de ses actifs propres, le groupe La Poste fait largement appel à des prestataires pour assurer certains tronçons de ses activités de transport, générant ainsi des émissions indirectes (Scope 3). **Geopost contribue de manière prépondérante (87 %) à ces émissions indirectes de catégorie 4.**

- **Geopost :** Une part importante des opérations de collecte (1er km), de livraison finale (dernier km) et d'acheminement inter-sites (Linehaul) est confiée à des partenaires externes. Cette délégation permet une flexibilité opérationnelle et une adaptation aux particularités géographiques ou volumiques, et représente un volume significatif d'émissions de GES sous le contrôle de tiers. **Ceci inclut notamment le recours par Geopost à des modes de transport tels que l'aérien et le ferroviaire, lesquels sont exclusivement opérés par des prestataires externes.**
- **BSCC :** la BSCC recourt à des prestataires de transport routier, principalement pour les liaisons de transport longue et moyenne distance (acheminement régional, national et international transfrontalier). La BSCC a également recours à du transport aérien national (liaisons continent – Corse) et international (export et Outre-mer). Toutes les liaisons aériennes sont opérées par des prestataires de transport (compagnies aériennes).

---

### Note méthodologique :

À propos des émissions du Scope 3 Catégorie 3 : Activités liées aux combustibles et à l'énergie non incluses dans le Scope 1 ou 2. Ces émissions étant directement liées aux émissions des combustibles utilisés dans les activités Transport (Scope 1) et Immobilier (Scopes 1 et 2), ces émissions de GES du Scope 3 Cat.3 seront donc incluses dans les données GES de ces activités, et ne feront pas l'objet de narratifs dédiés.

---

### Les activités de l'Immobilier

En 2025, **la contribution de l'immobilier à l'empreinte GES du groupe est significative, de l'ordre de 6% des émissions totales et de l'ordre de 35% du sous total associé aux scopes 1 et 2.**

Les sources d'émissions relatives à l'immobilier se répartissent dans les trois scopes de l'empreinte. Elles se décomposent de la façon suivante :

- Emissions directes Scope 1 liées en particulier au chauffage (92 232 teqCO<sub>2</sub>)
- Emissions indirectes Scope 2 liées à la production de l'énergie pour les bâtiments (47 465 teqCO<sub>2</sub>)
- Emissions indirectes Scope 3 :
  - Cat 3.1 liées à des achats de biens et services en lien avec activités immobilières (199 285 teqCO<sub>2</sub>), notamment projets de construction et rénovation,
  - Cat 3.2 liées à des immobilisations en lien avec les activités immobilières i.e. terrains et constructions (56 979 teqCO<sub>2</sub>)
  - Cat 3.3 liées à l'amont de l'énergie pour les bâtiments (20 994 teqCO<sub>2</sub>)
  - Cat 3.8 liées aux actifs loués en aval (4 399 teqCO<sub>2</sub>)

**Le parc du groupe La Poste est constitué de plus de 12 000 bâtiments de typologies et usages variés :** bâtiments logistiques supportant les activités courrier et colis, commerces (bureaux de poste accueillant les clients), bureaux et une part moindre en résidentiel. **Le total des surfaces en exploitation s'élève à environ 12 millions de mètre carré** (plus de 13 millions de m<sup>2</sup> en intégrant l'immobilier de placement), avec :

- Environ deux tiers des surfaces localisées en France et un tiers à l'international, majoritairement en Europe
- Environ 68 % des surfaces en **locatif** en 2025 (actifs pour lesquels les entités du groupe sont locataires) et 32 % en **patrimonial** (actifs détenus pour environ 4.2 millions de m<sup>2</sup>). Il convient de noter que la capacité d'action du groupe La Poste est relativement moindre sur les actifs loués, puisque la réalisation de travaux est à la main des bailleurs (propriétaires). Le groupe déploie toutefois également des efforts conséquents sur le parc locatif via la mise en place de clauses environnementales dans les baux, l'optimisation des surfaces louées ou encore la promotion de mesures de sobriété énergétique auprès des occupants du groupe (se référer à la section 5.1.1. pour plus de détails).

Décomposition du parc immobilier du Groupe La Poste en 2023 (% surfaces)



Le groupe La Poste s'attache à mettre en œuvre un panel d'actions pour réduire ces émissions, en accentuant en particulier les efforts là où la capacité à agir est la plus importante c'est-à-dire sur les émissions consolidées en scopes 1 et 2 (se référer à la section 5.1.1 de ce document pour une description des leviers de décarbonation dans l'immobilier). Concernant les émissions consolidées en Scope 3, la majorité relève des activités de construction et rénovation pour lesquelles la foncière La Poste Immobilier déploie des politiques de plus en plus ambitieuses et exigeantes en matière de contenu carbone (matériaux de construction et équipements).

La décarbonation de l'immobilier est nécessaire à l'atteinte des ambitions climat du groupe La Poste. Elle est également motivée par une réglementation européenne et nationale de plus en plus exigeante en matière de performance énergétique et carbone des bâtiments (décret Eco Energie Tertiaire/DEET, décret BACS, directives européennes EPBD et Efficacité Energétique etc.) et un risque de dépréciation des actifs immobiliers non alignés avec ces évolutions réglementaires.

La gestion de ce vaste parc est partagée : elle est assurée environ pour moitié par la foncière du groupe La Poste Immobilier (parc géré par LPI d'environ 6 millions de mètres carrés, en France exclusivement) ; le reste des surfaces et bâtiments étant géré en propre par les Branches et Filiales du groupe.

### Scope 2 - Utilisation de l'électricité, de chaleur et de refroidissement - 47 466 teqCO<sub>2</sub>

Durant la bonne marche de ses activités, le groupe La Poste utilise quotidiennement une quantité significative d'électricité que ce soit pour le bon fonctionnement de ses immeubles que ce soit pour le chauffage, l'informatique ou les utilisations quotidiennes (cuisines, éclairages, etc.).

L'empreinte carbone de ces sources d'énergies dépendent beaucoup des pays qui ont un mix de production électrique très différencié, ou du contrôle de cette production (auto-production ou certificat de garantie d'origine).

À noter que la consommation électrique du groupe a tendance à augmenter notamment à la suite de l'électrification des flottes de véhicules.

## Achats de biens et de services

---

Les achats de biens et de services constituent une catégorie des émissions indirectes (Scope 3, Catégorie 1) pour le groupe La Poste, représentant 16 % des émissions totales du groupe, soit 802 856 teqCO<sub>2</sub>. On peut y ajouter les Achats de Biens d'équipement, qui rassemblent les biens plus « importants » qui s'immobilisent : c'est la Catégorie 2 du Scope 3, qui représente pour sa part 4 % des GES du groupe, soit 220 890 teqCO<sub>2</sub>.

Le groupe adresse un volume d'achats, tout type d'achat confondu, de près de 16 milliards d'euros en France et à l'international, auprès de plus de 50 000 fournisseurs en France de toutes tailles et de tous secteurs d'activité : prestataires de transport et de livraison, équipementiers industriels et logistiques, prestataires de construction, de rénovation, de nettoyage des locaux postaux, prestataires informatiques, d'intérim entre autres.

Les achats qui concernent les consommations d'énergie et de carburant et la sous-traitance transport sont exclus de cette catégorie car intégrés dans les Scopes 1, 2, 3.3 et 3.4.

---

## Déplacements Domicile-Travail

### Scope 3 Cat.7 - Déplacements domicile-travail – 304 798 teqCO<sub>2</sub>

Les données primaires sont issues du rapport social et correspondent au nombre de collaborateurs présents au sein du groupe au 31 décembre de l'année de référence, auquel un facteur moyen Insee d'émission est appliqué. Exception des entités du conglomérat La Banque Postale pour lesquelles une étude plus fine permet d'identifier les distances domicile-travail des collaborateurs et leurs modes de déplacement, permettant alors d'appliquer des facteurs d'émission plus précis.

## Autres

---

### Scope 3 Cat.5 - Déchets - 76 460 teqCO<sub>2</sub>

Ayant comme principales activités le transport et la bancassurance, le groupe La Poste produit relativement peu de déchets. Toutefois, ce sujet reste important, que ce soit à cause de la taille en absolu du groupe La Poste, ou parce que le groupe a défini l'économie circulaire comme une priorité pour les années à venir.

Un suivi est effectué sur la quantité de déchets produits.

### Scope 3 Cat.9 - Déplacements des clients – 471 024 teqCO<sub>2</sub>

Les activités du groupe La Poste, du fait de leur fort lien entre le grand public engendrent de nombreux déplacements des clients.

Ces déplacements dits « aval » en lien avec les activités du groupe vont globalement refléter le mix énergétique de la mobilité nationale moyenne des habitants et dépendre du nombre de clients se déplaçant jusqu'aux bureaux de poste ou pour certains services comme la réception de colis, dans les points de relais.

### Scope 3 Cat.15 investissements hors émissions financées - 120 605 teqCO<sub>2</sub>

Le calcul des émissions de cette catégorie, pour la partie « opérationnelle », ne comprend pas les émissions des portefeuilles d'investissements et de financement des activités de La Banque Postale ; il s'agit de la part des GES attribuables au groupe La Poste dans quelques filiales de Geopost et de CNP Assurances qui ne sont pas consolidées en intégration globale, mais seulement mises en équivalence.

## 3.3 Emissions GES financées

### 3.3.1 Emissions GES financées

Dans un objectif de transparence, le total des émissions financées (scope 3 catégorie 15) couvre le périmètre de La Banque Postale SA, CNP Assurances, Louvre Banque Privée, ainsi que LBP AM et la Financière de l'Échiquier pour les actifs sous gestion. Cependant, les méthodologies utilisées sont propres à chaque entité, et sont détaillées dans l'état de durabilité de 2025 du groupe La Banque Postale.

(en teqCO <sub>2</sub> )	31/12/2025
<b>TOTAL</b>	<b>179 534 500</b>
dont Cat. 15 Périmètre bancaire (La Banque Postale SA)	11 395 713
dont Cat. 15 Périmètre assurantiel (CNP Assurances)	124 075 608
dont Cat. 15 gestion d'actifs et banque patrimoniale (LBPAM et Louvre Banque Privée)	44 063 179

### 3.3.2 Description des activités des émissions financées

#### Emissions financées : GES des portefeuilles d'investissement et de financement

Les émissions financées (Scope 3, catégorie 15) représentent une part significative de l'empreinte carbone indirecte du groupe La Poste : elles sont environ 35 fois supérieures à l'empreinte des GES opérationnelles. Elles sont générées par les activités de La Banque Postale et ses filiales.

Ces émissions résultent des financements et investissements accordés par le groupe à des tiers. Voici un aperçu de la provenance de ces émissions en fonction des principales activités et principaux produits.

**La Banque Postale SA** : les émissions financées que La Banque Postale est en mesure de calculer sur son scope 3 catégorie 15 s'élèvent à 11 396 ktCO<sub>2</sub>e en 2025, soit 6% du total des émissions financées. 94 % de ces émissions financées proviennent de ses portefeuilles entreprises (grandes entreprises, PME, TPE, immobilier commercial et financement des projets basés sur les énergies renouvelables), alors que les 6 % restants sont des émissions financées liées au portefeuille de la banque de détail et plus particulièrement de l'immobilier résidentiel.

**Les encours de la banque de détail** (hors immobilier et principalement les crédits à la consommation), les titres de participation et les expositions auprès des souverains (obligations souveraines, encours à la Banque de France et centralisation des livrets) **sont aujourd'hui exclus de ce périmètre, en l'absence de méthodologies et de données suffisantes pour les traiter.** Des travaux sont en cours pour les intégrer.

**CNP Assurances** : Au 31 décembre 2025, les émissions financées de CNP Assurances s'élèvent à 124 075 kteqCO<sub>2</sub>, soit 69 % du total des émissions financées. Au 31 décembre 2025, le portefeuille d'investissements de CNP Assurances, toutes classes d'actifs confondues, s'élève à plus de 400 Md€. Des trajectoires de décarbonation alignées avec l'Accord de Paris couvrent 116 Md€ (2), regroupés au sein des portefeuilles actions, obligations d'entreprises et infrastructure détenues en direct ; le portefeuille immobilier détenu en direct, via les *club deals* et le fonds Lamartine, soit environ 28 % du portefeuille d'investissement de CNP Assurances (CNP Assurances SA et ses filiales françaises).

---

**LBP AM et Louvre Banque Privée** : Au 31 décembre 2025, les émissions financées de LBP AM et Louvre Banque Privée s'élèvent à 44 063 kteqCO<sub>2</sub>, soit 25 % du total des émissions financées. LBP AM inscrit sa gestion d'actifs dans une gestion des émissions de gaz à effet de serre. Les émissions de GES comptabilisées sont très majoritairement liées à des actions et des obligations, gérées directement ou indirectement par LBP AM et ses filiales. La méthodologie actuellement retenue par le groupe LBP AM pour définir et apprécier l'alignement global de ses encours investis dans les actions cotées et les obligations d'entreprises est la méthodologie proposée par l'initiative SBT dite « couverture du portefeuille », consistants à comptabiliser comme alignés, les investissements dans les entreprises qui ont elles-mêmes établi des objectifs de décarbonation conformes à la science. Le périmètre d'application ne couvre pas les investissements dans la dette souveraine et assimilée et le financement de projet d'un certain nombre d'infrastructures, qui ne font ainsi pas parties du périmètre actuellement mesurable de calcul de l'atteinte de l'objectif agrégé du groupe LBP AM par manque de méthodologies de place.

---

## 4. Ambitions et Cibles de décarbonation

### 4.1 Engagement net zéro

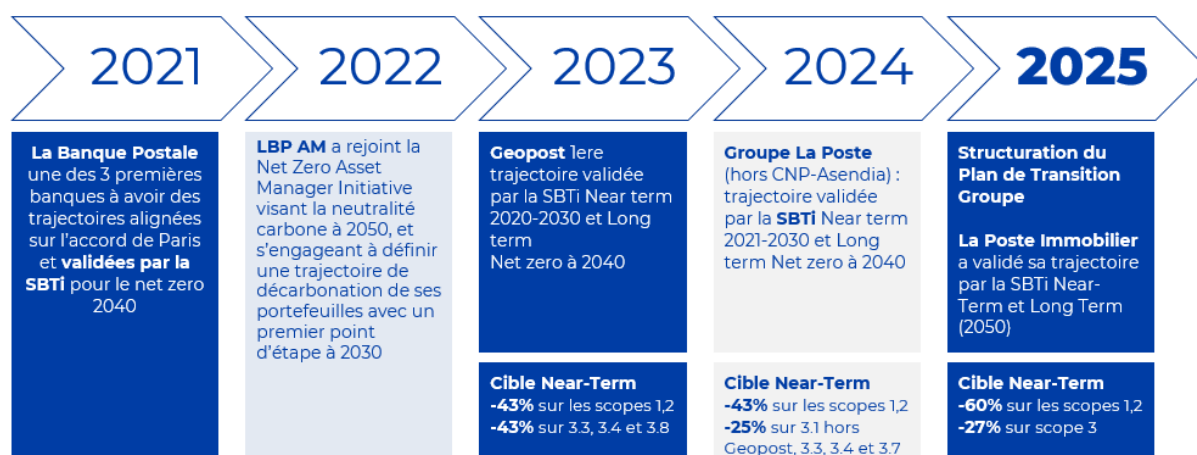
Le groupe La Poste, incluant toutes ses filiales et tous les pays, s'engage à suivre une trajectoire de réduction des émissions de GES stricte, visant **Zéro émission nette d'ici 2040 pour les émissions opérationnelles et pour La Banque Postale SA, et d'ici 2050 pour les autres activités de bancassurance**<sup>2</sup>. Cette ambition audacieuse n'est pas seulement un objectif ; elle reflète une intention profonde et stratégique, enracinée dans l'ADN du groupe et sa raison d'être.

Cet engagement est motivé par plusieurs facteurs clés, démontrant une volonté concrète de lutter contre le changement climatique :

- **La réponse à l'urgence climatique :** Consciente de l'ampleur des enjeux climatiques et des multiples alertes formulées par les scientifiques, La Poste adopte une démarche proactive. Son ambition devance les échéances de l'Accord de Paris, signe d'une reconnaissance forte de l'urgence d'agir.
- **Un ancrage historique dans la transition écologique :** Le groupe La Poste intègre les enjeux écologiques et énergétiques au cœur de son modèle d'entreprise depuis plus de 15 ans. Il agit en pionnier de la transition, illustrant une responsabilité et un savoir-faire bâtis sur le long terme.
- **La construction d'un modèle d'affaires résilient et compétitif :** L'atteinte du net zéro est perçue comme un levier stratégique pour bâtir un modèle d'affaires plus robuste et durable. En décarbonant l'ensemble de ses activités et de sa chaîne de valeur, le groupe génère un avantage concurrentiel significatif, renforçant sa compétitivité et son attractivité auprès de ses clients, partenaires et investisseurs.
- **Contribution à la transition nationale et sociétale :** L'ambition du groupe La Poste concourt activement à la mise en œuvre du plan de transition de la France vers une économie bas carbone (Stratégie Nationale Bas Carbone - SNBC). Le groupe s'affirme ainsi comme un acteur clé de la transformation sociétale vers un avenir plus durable.

Cette volonté ferme se traduit par des actions détaillées pour réduire les pratiques hautement émissives et encourager des alternatives plus propres au travers de tous les secteurs d'activité, marquant la détermination du groupe à être un **leader de la transition écologique**.

Ainsi, le groupe la Poste s'est résolument engagé depuis des années dans la transition climatique. Ses engagements, au fur et à mesure des années, se sont progressivement affinés et renforcés.



<sup>2</sup> La Banque Postale s'est engagée à atteindre le net zéro d'ici 2040 sous réserve que les Etats et les entreprises mettent en œuvre les actions nécessaires en ce sens, LBPAM et CNP Assurances d'ici 2050.

## 4.2 Couverture et cibles

Le groupe La Poste a défini des **trajectoires** de ses émissions opérationnelles vers le net zéro. Cette démarche s'appuie sur des **cibles** – des étapes quantifiées et mesurables à des échéances définies – essentielles pour jalonner ce cheminement et atteindre la vision souhaitée.

### 4.2.1 Cibles des émissions opérationnelles

Les politiques et ambitions climatiques du groupe La Poste s'applique à tous ses métiers et toutes ses filiales. Toutefois, certaines activités (souvent il s'agit de celles ayant été acquises récemment par le groupe) sont en train d'acquérir les outils et la maturité pour s'aligner sur les objectifs de l'Accord de Paris et intégreront le périmètre d'activité couvert par les engagements climatiques lorsque leur situation le permettra.

Il y a déjà **une part significative de l'empreinte carbone des activités opérationnelles du groupe qui est actuellement couverte par des cibles**, en année de référence 2021, validées par la **Science Based Targets initiative (SBTi)**, organisme de référence qui vérifie l'alignement scientifique des trajectoires des entreprises.

L'ambition du groupe est de poursuivre les efforts pour **élargir cette couverture**, afin que l'ensemble de ses émissions de GES soit progressivement pris en compte dans des objectifs SBTi robustes et alignés scientifiquement.

À ce jour, voici les périmètres et les cibles de chaque Scope et Catégorie pour 2030 et 2040, sur lesquels le groupe s'est engagé.

### Couverture et cibles SBTi à horizon 2030

Le groupe La Poste a pris des engagements SBTi court-terme à 2030 sur une couverture partielle de ses émissions carbone, par exclusion d'activités qui n'étaient pas consolidées et en contrôle opérationnel sur l'année de référence de 2021. Cela signifie que par rapport au périmètre consolidé du groupe, ne sont pas concernés par les engagements :

- Certaines filiales de Geopost (représentant moins de 10 % de ses activités et moins de 5 % des activités du groupe) ;
- Les achats de Geopost ;
- Asendia ;
- CNP Assurance (qui a par ailleurs sa propre trajectoire de décarbonation SBTi).

Plus concrètement, voici en détails par scope et catégorie le périmètre retenu pour 2030 avec les cibles de décarbonation associées à chacun.

- Pour les **scopes 1 et 2**, cela concerne
  - o **97 %** de nos émissions de **Scope 1** avec 100% du biogénique (émissions liées au carbone d'origine biologique : biomasse et biocarburant)
  - o **95 %** de nos émissions de **Scope 2** en market-based
- Pour le **Scope 3**, la couverture varie par catégorie :
  - o **74 %** des émissions de la **catégorie 1** sont prises en compte (hors périmètre Geopost).
  - o **98 %** des émissions de la **catégorie 3** sont incluses (avec 100% du biogénique).
  - o **96 %** des émissions de la **catégorie 4** sont couvertes.
  - o **100 %** de la **catégorie 7** est intégrée.

Sur cette couverture, **le groupe La Poste vise une réduction de ses émissions de GES de 43,6 % pour les scopes 1 et 2, ainsi qu'une réduction de 25% pour le scope 3, pour les catégories 1, 3, 4 et 7, par rapport à l'année de référence 2021.**

Les cibles de réduction des émissions GES du groupe La Poste sont basées sur la science. Elles sont compatibles avec une trajectoire à 1,5 °C pour les scopes 1 et 2 et avec une trajectoire bien en-dessous de 2°C pour les catégories du scope 3 concernées.

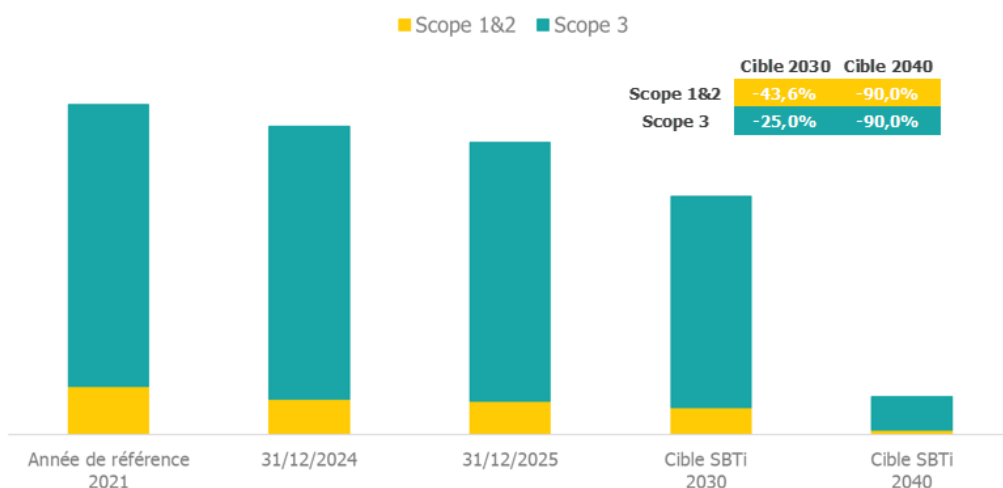
<i>Récapitulatif des périmètres et cibles 2030 du groupe</i>	<b>Taux de couverture cible SBTi 2030</b>	<b>Cible SBTi 2030</b>
<b>TOTAL</b>		
<b>Emissions du scope 1</b>	<b>97 %</b>	<b>- 43,6 %</b>
<b>Emissions du scope 2</b>	<b>95 %</b>	<b>- 43,6 %</b>
<b>Emissions du scope 3</b>	<b>68,84 %</b>	<b>-25 %</b>
Scope 3 cat 1 (hors périmètre Geopost)	74 %	
Scope 3 cat 3 (avec 100% du biogénique)	98 %	
Scope 3 cat 4 (hors La Banque Postale)	96 %	
Scope 3 cat 7	100 %	
Scope 3 autres catégories	0 %	

### **Cibles SBTi à horizon 2040, net zéro**

Le groupe La Poste vise pour 2040 une réduction de ses émissions de GES de 90 % pour l'ensemble des activités postales, par rapport à l'année de référence 2021 et de séquestrer ses émissions résiduelles. Ainsi, cela signifie que pour toutes les activités du groupe, **les émissions des Scopes 1 et 2 et les émissions du Scope 3 diminueront de -90 %**, sur 100 % de la couverture des émissions opérationnelles du groupe La Poste.

<i>Récapitulatif des périmètres et cibles 2040 du groupe</i>	<b>Taux de couverture cible SBTi 2040</b>	<b>Cible SBTi 2040</b>
<b>TOTAL</b>		
<b>Emissions du scope 1</b>	<b>100 %</b>	<b>- 90 %</b>
<b>Emissions du scope 2</b>	<b>100 %</b>	<b>- 90 %</b>
<b>Emissions du scope 3</b>	<b>100 %</b>	<b>- 90 %</b>

## Cibles 2030 et 2040 validées par SBTi



TeqCO <sub>2</sub>	Année de référence 2021	31/12/2024	31/12/2025	Cible SBTi 2030	Cible SBTi 2040
<b>TOTAL</b>	<b>3 490 159</b>	<b>3 260 700</b>	<b>3 094 881</b>	<b>2 523 272</b>	<b>398 932</b>
<b>Scope 1&amp;2</b>	507 246	371 049	352 536	286 087	50 732
<b>Scope 3</b>	2 982 913	2 889 651	2 742 345	2 237 185	348 200

### Variables conduisant la trajectoire du plan de transition

Le groupe a donc, avec ses engagements en matière d'atténuation au changement climatique, une trajectoire de décarbonation découlant de cinq variables intrinsèques à ces objectifs :

Variables	Explication	Valeur en 2025
<b>Date du Net Zéro</b>	Cette date choisie par le groupe, induit une baisse de -90% des GES	2040
<b>Vitesse de décarbonation du groupe</b>	Il s'agit d'un ou plusieurs objectifs intermédiaires plus ou moins ambitieux	En 2030, le groupe vise -43,6 % sur les Scopes 1 et 2, et -25 % sur le Scope 3 (cat 1, 3, 4 et 7)
<b>Périmètres organisationnels et fonctionnels concernés par l'engagement SBTi</b>	Périmètre organisationnel : il s'agit de toutes les activités incluses/exclues dans le périmètre des ambitions du groupe, tant géographiquement qu'en terme de métier Périmètre fonctionnel : ce sont les Scopes et Catégories incluses/exclues dans l'engagement SBTi	Le périmètre des objectifs SBTi du groupe sont détaillés dans la partie 3
<b>Variation d'activité du groupe</b>	Il s'agit des hausses ou baisses d'émission de GES relatifs à l'activité du groupe (variation de l'activité Transport, des effectifs ou des dépenses d'achat)	Variation de l'activité Transport de Geopost en 2025 estimée à +5.1 %, et sur la période 26-30 entre +8 % et +10 % par an
<b>Vitesses/intensités de décarbonation sectorielles de l'économie</b>	Il s'agit de variable non-liées à l'action du groupe La Poste mais influençant ses émissions de GES, tels que les niveaux de carbonation de l'économie et en particulier du transport, ou surtout leurs vitesses de décarbonation	Estimations tirées de diverses prévisions et études institutionnelles, telles que la Stratégie Nationale Bas-Carbone, divers Ministères, le Fonds Monétaire International, etc.

**Des changements sur ces cinq variables, à la hausse ou à la baisse, entraineraient une potentielle révision de la trajectoire de décarbonation.**

## 4.2.2 Cibles des émissions financées

L'un des défis majeurs dans la définition des cibles de réduction pour les **émissions financées (Scope 3, catégorie 15)** réside dans la complexité de leur appréhension, de leurs mesures. Actuellement, les cibles de GES ne couvrent pas encore la totalité des émissions de cette catégorie. Ces émissions proviennent des activités du groupe La Banque Postale, qui travaille activement à leur intégration progressive dans ses objectifs stratégiques.

Pour les émissions financées qui sont couvertes par des cibles de décarbonation, leur couverture est segmentée par métier (La Banque Postale SA, CNP Assurances, LBP AM et Louvre Banque Privée) en raison de la **diversité des activités** et **des méthodologies** utilisées par chaque entité. C'est pourquoi, il est essentiel de noter que les émissions financées des quatre métiers présentent des périmètres, échéances, cibles et engagements distincts, reflétant la spécificité de leurs activités et portefeuilles. Ces spécificités sont décrites de manière plus exhaustive dans le plan de transition du groupe La Banque Postale.

De manière générale, les cibles sur les émissions financées Scope 3 cat. 15 devront suivre les engagements de l'Accord de Paris. Pour atteindre ces objectifs ambitieux, le groupe s'appuie sur des cibles plus spécifiques à chaque métier, qui guident l'action et seront présentées ci-après :

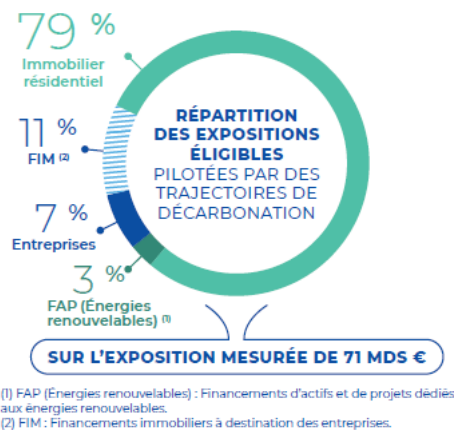
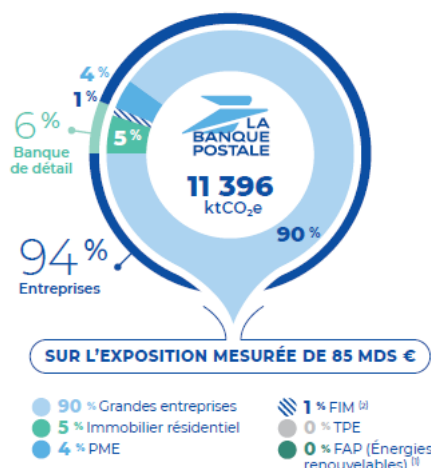
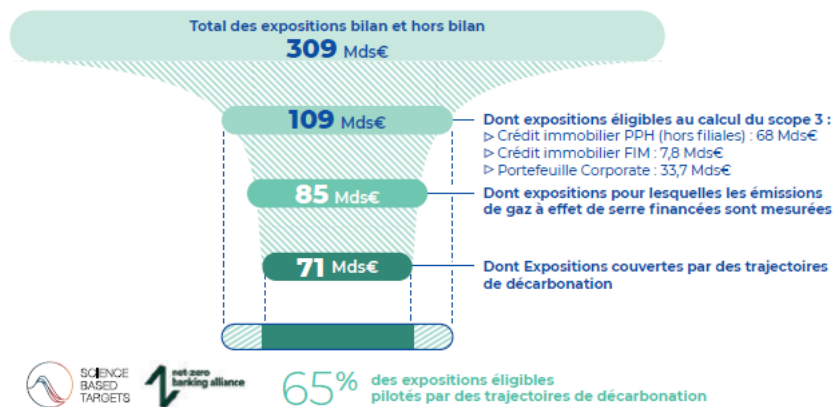
### La Banque Postale SA (LBP SA)

---

#### Périmètre de couverture des cibles :

La Banque Postale a défini ses trajectoires de décarbonation des émissions financées sur ses portefeuilles les plus significatifs et dans les domaines dans lesquels il existe des méthodologies de référence. Cela concerne les portefeuilles de crédits immobiliers (résidentiels et commerciaux), de financement et d'investissement aux entreprises (hors immobilier). Les grandes entreprises représentent l'essentiel des émissions mesurées. Les autres encours de la banque de détail (crédits à la consommation pour l'essentiel), les titres de participation et les expositions auprès des souverains (obligations souveraines, compte Banque de France et centralisation des Livrets A, LDDS et LEP à la Caisse des dépôts et consignations) en sont aujourd'hui exclus. Un projet de définition de nouvelles cibles de décarbonation est à l'étude sur un périmètre élargi.

La Banque Postale a un total de 309 milliards d'euros d'encours. Parmi ce total, **109 milliards d'euros** sont considérés éligibles à une trajectoire de décarbonation. **85 milliards d'euros sont couverts par une mesure de GES** et, parmi eux, **71 milliards d'euros**, dont déjà sous une trajectoire de décarbonation activement pilotée.



### Cibles à horizon 2030 :

Pour ses activités de financement et d'investissement, La Banque Postale s'engage :

- continuer à financer exclusivement des projets de production d'électricité basés sur les énergies renouvelables ;
- réduire les émissions indirectes de gaz à effet de serre sur le scope 3 – catégorie 15, relatives à son portefeuille de crédits immobiliers à l'attention de clients particuliers de 74 %/m<sup>2</sup> sur la période 2022-2035, avec un point de passage de - 53 %/m<sup>2</sup> en 2030 ;
- réduire les émissions indirectes de gaz à effet de serre sur le scope 3 – catégorie 15, relatives à son portefeuille d'immobilier

Les cibles sectorielles de décarbonation publiées lors du précédent exercice (immobilier, automobile, aviation et ciment) avaient été établies en cohérence avec le cadre méthodologique de la Net Zero Banking Alliance NZBA (en octobre 2025, la NZBA a annoncé l'arrêt de ses activités et son évolution vers un cadre plus souple). Le Groupe conduit actuellement un travail d'actualisation de ses engagements climatiques, alignés sur l'Accord de Paris et adossés à une méthodologie documentée. Ces éléments feront l'objet d'une publication ultérieure dès finalisation. Dans une logique de pilotage harmonisé et de cohérence méthodologique, le Groupe a procédé à une mise à jour du périmètre des cibles sectorielles : les cibles relatives aux crédits immobiliers aux particuliers et aux crédits immobiliers aux personnes morales sont maintenues ; pour les secteurs automobile, aviation et ciment, les cibles antérieurement publiées ne sont plus reportées dans la présente communication, dans l'attente de la finalisation du nouveau cadre. Concernant le secteur du charbon, La Banque Postale, dans la mesure où elle n'y est pas exposée, est de facto alignée sur les recommandations scientifiques. Elle est également déjà alignée pour la production d'électricité, puisqu'elle ne finance que des projets d'énergies renouvelables. Enfin, concernant le secteur du pétrole et du gaz, la politique qu'elle met en œuvre doit permettre un alignement sur la trajectoire + 1,5 °C, à partir de 2030.

## Cibles à horizon 2040, Net Zero :

En avril 2021, La Banque Postale a signé la lettre d'engagement de la « Net Zero Banking Alliance » (NZBA) portée par l'Initiative Financière du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (United Nations Environment Program Finance Initiative – UNEP FI) dont l'ambition est que **les banques signataires atteignent zéro émission nette au plus tard en 2050.**

La Banque Postale SA s'est engagée à atteindre le Net Zéro en 2040, sous réserve que les Etats et les entreprises mettent en place les actions nécessaires en ce sens, compte-tenu des spécificités des produits financiers.

## CNP Assurances

---

### Périmètre de Couverture des Cibles

Au 31 décembre 2025, le portefeuille d'investissements de CNP Assurances SA et ses filiales, toutes classes d'actifs confondues, s'élève à 400 milliards d'euros. Des trajectoires de décarbonation<sup>3</sup> alignées avec l'Accord de Paris **couvrent 116 milliards d'euros**, regroupés au sein des portefeuilles actions, obligations d'entreprises et infrastructures détenues en direct ; le portefeuille immobilier détenu en direct comprenant également les club deals et le fonds Lamartine ; et les producteurs d'électricité (actions et obligations) détenus en direct, soit environ 28 % du portefeuille d'investissement du CNP Assurances.

### Cibles à horizon 2030

CNP Assurances s'engage ainsi à :

- Réduire de **53 %** entre 2019 et 2029, l'empreinte carbone du **portefeuille actions, obligations d'entreprises et infrastructures** détenues en direct
- Réduire de **32 %** par mètre carré entre 2022 et 2029 l'empreinte carbone du **portefeuille immobilier** détenu en direct
- Réduire de **17 %** entre 2019 et 2024 **l'intensité carbone des producteurs d'électricité** détenus en direct (cible dépassée en 2024)
- Atteindre une exposition au charbon thermique dans son **portefeuille d'investissement** en direct nulle d'ici 2030 dans les pays de l'Union européenne et de l'OCDE, et d'ici 2040 dans le reste du monde

CNP Assurances ne s'est pas fixée de trajectoires de décarbonation sur les autres classes d'actifs et le scope 3 des entreprises dans lesquelles elle investit en l'absence de méthodologies et/ ou de données suffisantes pour les traiter. Néanmoins, la politique d'engagement actionnarial porte sur les trois scopes et couvre la stratégie des entreprises sur leur chaîne de valeur. Par ailleurs, la priorité des actions mises en place a porté sur les enjeux de transition énergétique qui sont bien pris en compte dans les scopes 1 et 2 et dans les politiques d'exclusions.

### Cibles à horizon 2050, Net Zéro :

En 2019, CNP Assurances a rejoint la Net-Zero Asset Owner Alliance (NZAOA) et s'est engagée à atteindre la neutralité carbone de son portefeuille d'investissements d'ici 2050. En ayant pour objectif la transition de leur portefeuille vers zéro émission nette de gaz à effet de serre à cet horizon, les membres de l'Alliance souhaitent contribuer à limiter à 1,5 °C le réchauffement de la température conformément à l'Accord de Paris.

---

<sup>3</sup> Les trajectoires de décarbonation couvrent les investissements de CNP Assurances SA et ses filiales françaises

## Le groupe LBP AM (LBP AM et LFDE)

---

### Périmètre de Couverture des Cibles :

LBP AM vise la neutralité carbone à horizon 2050.

Depuis 2021, le **Groupe LBP AM** est membre de la *NetZero Asset Manager initiative* (NZAMi), afin d'aligner la gestion de ses actifs sur une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre conforme à l'objectif de l'Accord de Paris et de viser l'alignement de ses investissements sur une trajectoire 1,5 °C en prenant le scénario P2 du GIEC. En 2022, LBP AM a défini et publié une trajectoire ambitieuse de décarbonation pour les portefeuilles d'investissement gérés par ses deux sociétés de gestion, LBP AM et Tocqueville Finance, incluant les fonds ouverts et dédiés sur toutes les classes d'actifs éligibles. Cette trajectoire, qui vise la neutralité carbone d'ici 2050, a été étendue en 2023 à La Financière de l'Échiquier, également membre de la NZAMi.

La mesure et la définition de l'objectif se fonde, dès que disponible, sur le **cadre volontaire de méthodologies établies par la Science Based Target Initiative for Financial Institutions**.

Le groupe LBP AM pourra dans ce cadre être amené à revoir l'expression de sa cible en fonction de l'évolution du périmètre du groupe, notamment pour faciliter l'articulation des objectifs de ses filiales sociétés de gestion.

### Cibles à horizon 2030 :

Le groupe LBP AM s'est fixé pour objectif, d'ici 2030 :

- d'atteindre **80 % des encours totaux** gérés en ligne avec l'objectif de neutralité carbone à horizon 2050 ;
- avoir **100 % des encours totaux** gérés dotés d'une trajectoire d'émissions de GES compatible avec l'atteinte des objectifs de l'Accord de Paris au sein du secteur pétrolier et gazier d'ici 2030.

### Cibles à horizon 2040 :

Le groupe LBP AM s'est fixé pour objectif, d'ici 2040, d'aligner **100 % de ses encours** gérés sur la trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050.

### Cibles à horizon 2050, net zéro :

À l'horizon 2050, le groupe vise la neutralité carbone de l'ensemble de ses encours gérés.

## Louvre Banque Privée

---

Pour la gestion sous mandat, **Louvre Banque Privée** a choisi d'exprimer sa trajectoire climat sous forme de température implicite de portefeuille, avec un objectif de portefeuilles alignés aux objectifs de l'Accord de Paris, de hausse maximale de 1,5 °C en 2040. Cette méthode est l'une des deux approches autorisées par l'article 29 de la loi Énergie Climat. Cette trajectoire remplace l'ancienne qui était exprimée en pourcentage d'actifs alignés.

## Périmètre de Couverture des Cibles :

Tableau – Indicateurs des portefeuilles d'investissement ne gestion d'actifs, calculés au 31/12/2023 par Clarity AI

<b>Encours</b>	
8 708 061 199 €	
<b>Emissions financées (Scope 1+2)</b>	
389 170 tCO <sub>2</sub> e	0,045 tCO <sub>2</sub> e par 1000€ investis en année N
<b>Température implicite de portefeuille</b>	
moyenne + 1,9°C	maximum + 2,1°C

### Cibles à horizon 2030 :

Pour 2030, un objectif intermédiaire de +1,9°C maximum est fixé (correspondant à une trajectoire de baisse linéaire entre le point de départ de +2,1°C en 2024 et l'objectif final de +1,5°C en 2040).

### Cibles à horizon 2040 :

Louvre Banque Privée s'engage ainsi à aligner tous les portefeuilles sur une trajectoire 1,5°C, avec 100 % des portefeuilles avec une température implicite maximale de 1,5°C en 2040 sur le scope 1 et 2, applicable à tous les mandats, en partant d'un niveau initial de +2,1°C en 2024 (correspondant au portefeuille avec la température implicite la plus élevée).

Louvre Banque Privée a fixé en 2023 un objectif de 100 % de produits gérés par des entreprises ou producteurs ayant une stratégie alignée avec l'Accord de Paris en 2040 pour ses activités d'investissement en gestion d'actifs.

## 5. Plans d'actions

Après avoir analysé en détail le **bilan carbone** du groupe La Poste et défini des **cibles ambitieuses** l'étape suivante consiste à présenter la stratégie de réduction des émissions de GES. **Les leviers de décarbonation** regroupent l'ensemble des actions mises en œuvre pour réduire ces émissions, ainsi que les facteurs déclencheurs et les impacts financiers associés.

Le groupe La Poste a défini une série de leviers de décarbonation pour adresser ses différentes sources d'émissions. Dans cette partie, nous allons détailler ces stratégies :

- Pour les émissions opérationnelles, nous détaillerons les leviers sur la période 2025-2030 qui sont directement couverts par des **cibles SBTi à l'horizon 2030**. Ensuite, nous aborderons, moins dans le détail, des actions à mener pour la période 2031-2040.
- Pour les émissions financées, nous aborderons dans une approche plus globale les leviers pour la période 2025-2030. A noter que ces émissions ne sont pas actuellement sous couverture SBTi.

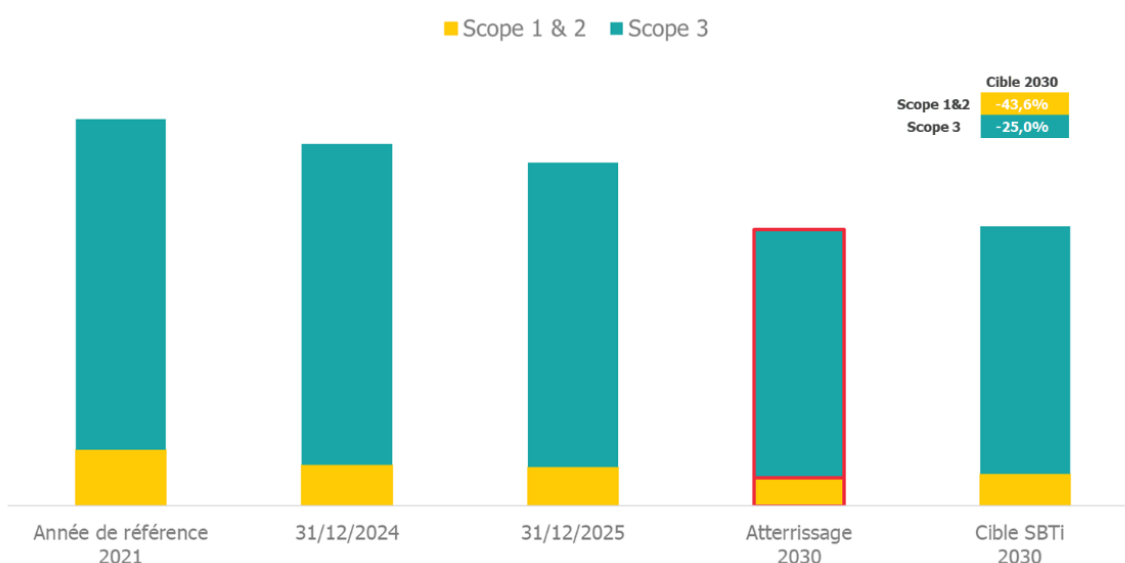
Les leviers de décarbonation présentés ci-dessous ont été élaborés en étroite collaboration avec l'ensemble des branches du groupe La Poste.

### 5.1 Synthèse des actions du groupe La Poste pour atteindre la cible SBTi 2030 - émissions opérationnelles

Les actions de décarbonation identifiées et projetées tant en termes de moyens financiers que de moyens opérationnels permettent d'atteindre la cible à 2030 avec une marge d'avance de **32 kteqCO<sub>2</sub> (32,1 kteqCO<sub>2</sub> pour le scope 1&2 et 0,13 kteqCO<sub>2</sub> pour le scope 3)**.

TeqCO <sub>2</sub>	Année de référence 2021	Atterrissage 2030 vs 2021	Cible SBTi 2030	Marge/écart
<b>Emissions du scope 1 &amp; 2</b>	507 245	253 987	286 087	32 100
<b>Emissions du scope 3</b>	2 982 913	2 237 051	2 237 185	133

#### Atterrissage 2030 vs Cible SBTi 2030



## 5.1.1 Les leviers de décarbonation pour les émissions opérationnelles

### i. Transport

Les quatre leviers de décarbonation constituent les actions pour les activités de transport.

#### Emissions directes :

- Levier 1.a - Décarbonation de la flotte - Premier et dernier kilomètre - directes
- Levier 1.b – Optimisation de la flotte et sobriété - Premier et dernier kilomètre - directes
- Levier 1.c - Décarbonation de la flotte - Transport longue distance (acheminement - linehaul) - directes
- Levier 1.d - Optimisation de la flotte et sobriété - Transport longue distance (acheminement - linehaul) - directes

#### Emissions indirectes :

- Levier 1.e - Décarbonation de la flotte - Premier et dernier kilomètre - indirectes
- Levier 1.f - Décarbonation de la flotte - Transport longue distance (acheminement - linehaul) - indirectes
- Levier 1.g - Optimisation de la flotte et sobriété - Transport longue distance (acheminement - linehaul) - indirectes

#### ▼ Levier 1.a - Décarbonation de la flotte - Premier et dernier kilomètre - directes

---

##### Flotte de véhicules en propre (Scope 1)

Il s'agit ici du remplacement d'un véhicule léger thermique, généralement à l'essence ou au diesel, par un véhicule léger électrique. Les principaux acteurs sur ce levier sont Véhiposte (agissant pour le compte de la BSCC et dans une moindre mesure pour BGPN et LBP), ainsi que Geopost.

Ce levier demande donc des investissements (CAPEX) qui correspondent au différentiel entre le prix d'un véhicule électrique léger auquel on soustrait le prix d'un véhicule thermique léger, et au coût d'installation des bornes de recharge électriques.

En général, ce remplacement s'accompagne d'économies de coûts opérationnels, provenant de l'énergie moins chère (électricité vs énergie fossile) ainsi que des coûts d'entretien annuel inférieurs. Il bénéficie par ailleurs de dispositifs fiscaux incitatifs.

#### ▼ Levier 1.b – Optimisation de la flotte et sobriété - Premier et dernier kilomètre

---

##### Flotte de véhicules en propre (Scope 1)

Les actions portent sur l'optimisation des trajets parcourus avec les flottes de véhicules légers, grâce à un taux de remplissage plus efficace des véhicules et une meilleure organisation des tournées permettant notamment une diminution du nombre de celles-ci. Les actions incluent également une amélioration de la gestion du parc de véhicules entre les sites, avec une meilleure répartition afin de réduire les surplus. Enfin, il faut mentionner l'évolution du mix des livraisons, avec plus de livraisons effectuées hors-domicile plutôt qu'aux domiciles individuels des clients.

Ces actions permettent non seulement de réduire directement les émissions de GES au quotidien, mais aussi de diminuer l'usage des actifs du groupe.

La sobriété peut être renforcée par des actions de formation à l'éco-conduite, contribuant davantage à une baisse de la consommation d'énergie.

## ▼ Levier 1.c - Décarbonation de la flotte - Transport longue distance (acheminement - linehaul) - directes

---

### Flotte de poids lourds en propre (Scope 1)

La décarbonation de la flotte consiste au remplacement des poids lourds thermiques, généralement à l'essence ou au diesel, par des poids lourds utilisant une énergie bas-carbone, comme des biocarburants ou l'électrique. Les principaux acteurs sur ce levier sont Véhiposte (agissant pour le compte de la BSCC), ainsi que Geopost.

Ce levier génère soit des coûts opérationnels supplémentaires en cas d'usage de biocarburants, soit des investissements (CAPEX) correspondant au différentiel entre le prix d'un poids lourds bas-carbone auquel on soustrait le prix d'un poids lourds thermique équivalent et aux investissements en bornes de recharge.

En général, dans le cas du remplacement, il existe des économies sur les coûts opérationnels, grâce à un carburant moins cher (électricité vs énergie fossile) et à des coûts d'entretien annuels inférieurs.

## ▼ Levier 1.d - Optimisation de la flotte et sobriété - Transport longue distance (acheminement - linehaul)

---

### Flotte de poids lourds en propre (Scope 1)

L'optimisation des schémas logistiques et l'amélioration de l'efficacité du réseau sont des outils essentiels et très puissants pour la décarbonation des activités logistiques du groupe : en remplissant plus et mieux les camions, les avions et les navires, le groupe La Poste va améliorer son empreinte carbone tant en relatif (émissions de GES par colis) qu'en absolu.

Les actions concourant à l'optimisation des kms parcourus sont les suivantes :

- Déploiement de caisses-mobiles, permettant un plus grand emport et une plus grande flexibilité dans les liaisons nationales
- Déploiement du rangement des colis en mode vrac rangé (BSCC), afin d'optimiser le chargement des camions et de permettre d'augmenter le taux de remplissage
- Mutualisation des liaisons régionales et nationales dans les métiers Courrier et Colis (BSCC)

Ces économies de GES permettent en outre des économies financières (OPEX) bien qu'elles soient complexes à calculer.

## ▼ Levier 1.e - Décarbonation de la flotte - Premier et dernier kilomètre - indirectes

---

### Flotte de véhicules des sous-traitants (Scope 3 Cat 4)

Il s'agit ici des actions pour engager et/ou inciter les prestataires de transport à utiliser des énergies bas-carbone.

Ces actions se traduisent généralement par des incitations financières liées aux kilomètres parcourus, ce qui peut augmenter les coûts opérationnels (OPEX) de ces prestations.

Il peut aussi s'agir d'incitation plus pratique, comme l'installation de bornes de recharges électrique sur les sites du groupe, accessibles aux prestataires. Cette démarche nécessite des investissements supplémentaires (CAPEX) ainsi qu'une consommation d'électricité additionnelle.

## ▼ Levier 1.f - Décarbonation de la flotte - Transport longue distance (acheminement - linehaul) - indirectes

---

### Flotte de poids lourds des sous-traitants (Scope 3 Cat 4)

Il s'agit ici des actions pour engager et/ou inciter les prestataires de transport à utiliser des carburants bas-carbone.

Cela se traduit le plus souvent par des incitations financières liées aux kilomètres parcourus, augmentant ainsi les coûts opérationnels (OPEX) de ces prestations.

Il peut aussi s'agir d'incitations plus pratiques comme l'installation de cuves de biocarburants liquide (B100 / HVO) sur les sites du groupe afin d'alimenter les véhicules en flotte propre et en autorisant les prestataires à s'y ravitailler, ce qui demande des investissements supplémentaires (CAPEX).

#### **▼ Levier 1.g - Optimisation de la flotte et sobriété - Transport longue distance (acheminement - linehaul) - indirectes**

---

##### **Flotte de poids lourds des sous-traitants (Scope 3 Cat 4)**

L'optimisation des schémas logistiques et l'amélioration de l'efficacité du réseau sont des outils essentiels et très puissants pour la décarbonation des activités logistiques du groupe : en remplissant plus et mieux les camions, les avions et les navires, le groupe La Poste va améliorer son empreinte carbone tant en relatif (émissions de GES par colis) qu'en absolu.

---

## ii. Immobilier

Trois panels d'actions ont été définis pour réduire les émissions de GES associées à l'immobilier du groupe. Dans la mesure où les modalités de mise en œuvre de ces actions diffèrent entre actifs détenus (parc patrimonial) et loués ; des leviers distincts ont été formulés. S'ajoute à cela le recours aux mécanismes de marché pour accroître la part renouvelable dans la consommation d'énergie des bâtiments (garanties d'origine, certificats renouvelables) ; portant ainsi à sept le nombre de leviers de décarbonation de l'immobilier :

### Parc patrimonial :

- Levier 2.a Optimisation des surfaces sur le parc patrimonial
- Levier 2.b Travaux d'amélioration de la performance énergétique sur le parc patrimonial
- Levier 2.c Sobriété sur le parc patrimonial

### Parc locatif :

- Levier 2.d Optimisation des surfaces sur le parc locatif
- Levier 2.e Travaux d'amélioration de la performance énergétique sur le parc locatif
- Levier 2.f Sobriété sur le parc locatif

### Tous :

- Levier 2.g Décarbonation des sources d'énergie via garanties d'origine ou équivalent

#### ▼ Levier 2.a Optimisation des surfaces sur le parc patrimonial

---

Ce levier vise la rationalisation des surfaces bâtementaires détenues par le groupe via la cession de surfaces et l'orientation des acquisitions et constructions nouvelles vers des sites à haute performance énergétique et peu émetteurs de GES.

Ces actions d'optimisation permettent de réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES liées à l'exploitation du parc patrimonial (en absolu et en intensité) mais également de générer des gains financiers liés à des cessions d'actifs et par ailleurs à une réduction de la facture énergétique.

Les réductions d'émissions résultant de ces actions sont réparties dans les scopes 1 et 2 ainsi que dans la catégorie 3 du scope 3.

#### ▼ Levier 2.b Travaux d'amélioration de la performance énergétique sur le parc patrimonial

---

La décarbonation de l'immobilier du groupe nécessite la réalisation de travaux d'efficacité énergétique de différentes natures : remplacement d'équipements techniques (pour le chauffage notamment), rénovation et isolation du bâti, développement du pilotage de la consommation d'énergie via la mise en place de GTB et enfin le déploiement de moyens de production d'énergie renouvelable sur site - photovoltaïque en particulier - pour favoriser l'autoconsommation. A noter qu'une partie de ces travaux est contrainte car liés à la nécessaire mise en conformité aux réglementations Décret Eco Energie Tertiaire (DEET), décret BACS et lois Climat et Résilience et Accélération des Energies Renouvelables. Ces opérations de travaux servent enfin d'autres intérêts : permettre de préserver la valeur des actifs et par ailleurs adapter ces actifs au changement climatique (certaines opérations de travaux servant à la fois l'atténuation et l'adaptation au changement climatique).

Pour les actifs patrimoniaux sous gestion de La Poste Immobilier (LPI) – qui représentent près de 70 % du parc patrimonial du groupe en termes de surfaces – une stratégie industrielle de rénovation énergétique est à l'œuvre afin de massifier et accélérer la réduction des consommations et des émissions de GES. Pour mener à bien cette stratégie, La Poste et EDF ont signé fin 2023 un

---

partenariat de long terme, innovant et inédit en France, qui a conduit à la création de la coentreprise Terseren. Cette coentreprise intervient déjà sur le patrimoine, avec à fin 2024 : plus de 140 opérations à l'étude et des travaux lancés sur 46 sites. Les études menées conjointement par Terseren et LPI ont permis d'identifier les actifs à prioriser pour réduire le plus efficacement possible les émissions d'exploitation du parc patrimonial LPI ; et par ailleurs de définir des bouquets de travaux adaptés à chacun de ces actifs à l'horizon 2030.

Les réductions d'émissions associées à ce levier sont réparties dans les scopes 1 et 2 ainsi que dans la catégorie 3 du scope 3.

---

### ▼ Levier 2.c Sobriété sur le parc patrimonial

---

Ce levier de sobriété correspond à des actions très diverses de réduction des consommations d'énergie liées à l'évolution des comportements et des usages ; stimulée par des consignes, des politiques et des plans. Il peut par exemple s'agir d'une modification des consignes de températures, de mesures d'optimisation des plages de fonctionnement des équipements et des éclairages au regard de l'occupation, de densification des usages (bureaux notamment) ou encore d'informations et sensibilisation des occupants.

La sobriété peut aussi embarquer des opérations d'aménagement des espaces permettant de rationaliser / réduire les besoins de chauffage et de rafraîchissement.

Les plans de sobriété mis en place dans le groupe ces trois dernières années ont conduit à des réductions substantielles des consommations et des émissions de GES associées. Cela dit, il s'avère souvent complexe de mesurer et d'isoler l'impact de ces actions de sobriété, pour des fins de reporting (réalisé) et d'autant plus pour la projection à horizon 5 ans ou plus.

Sur le périmètre de gestion de La Poste Immobilier (LPI), la projection des réductions d'émissions de GES liées aux actions de sobriété est fondée sur l'ambition que s'est fixée LPI à 2030 pour ce levier (10 % de réduction des émissions d'exploitation du parc patrimonial LPI) ; cohérente avec les retours d'expérience de ces dernières années.

Les impacts financiers des actions de sobriété correspondent aux coûts des campagnes de sensibilisation ainsi que du déploiement de moyens de pilotage des consommations (ex : outillage Sobre Energie, Hypervision etc.), fondamentaux d'une démarche de sobriété. Les impacts escomptés sont la réduction des consommations d'énergie et donc des émissions d'exploitation du parc patrimonial.

Ces réductions d'émissions sont réparties dans les scopes 1 et 2 ainsi que dans la catégorie 3 du scope 3.

---

### ▼ Levier 2.d Optimisation des surfaces sur le parc locatif

---

Adapté au parc locatif, ce levier d'optimisation des surfaces se traduit par la restitution de surfaces louées et l'orientation vers des surfaces de meilleures performances énergétiques et carbone pour les nouveaux baux (sites entrants). Il en résulte une réduction des émissions de GES liées à l'exploitation du parc locatif. Quant aux impacts financiers, deux composantes sont intégrées au calcul ; à savoir une baisse de charges (économies d'énergie) et des augmentations éventuelles de loyer dues à la fois à une meilleure performance énergétique des nouveaux bâtiments et à l'inflation.

Les réductions d'émissions résultant de ces actions sont réparties dans les scopes 1 et 2 ainsi que dans la catégorie 3 du scope 3.

## ▼ Levier 2.e Travaux d'amélioration de la performance énergétique sur le parc locatif

---

Ce levier correspond à des opérations de travaux équivalentes à celles évoquées précédemment pour le parc patrimonial ; à la différence près que les décisions comme les coûts relatifs aux travaux sont essentiellement à la charge de tiers à savoir les bailleurs propriétaires. L'action du groupe La Poste sur ce périmètre consiste à exercer son influence en engageant une concertation ciblée avec les bailleurs pour ses actifs les plus stratégiques en matière de décarbonation (annexes vertes aux baux, alignement aux décrets DEET et BACS etc.). Dans la mesure où Le groupe ne peut préjuger avec certitude des actions et des montants qui seront engagés par des tiers, la projection des impacts GES comme financiers associés à ce levier est moins robuste que dans le cas du parc patrimonial.

Les impacts escomptés sont la réduction des consommations d'énergie et donc des émissions d'exploitation du parc locatif.

Ces réductions d'émissions sont réparties dans les scopes 1 et 2 ainsi que dans la catégorie 3 du scope 3.

## ▼ Levier 2.f Sobriété sur le parc locatif

---

Les actions de sobriété sur le parc locatif sont identiques à celles mentionnées ci-dessus pour le parc patrimonial. Les impacts escomptés sont la réduction des consommations d'énergie et donc des émissions d'exploitation du parc locatif. Les réductions d'émissions résultant de ces actions sont réparties dans les scopes 1 et 2 ainsi que dans la catégorie 3 du scope 3.

## ▼ Levier 2.g Décarbonation des sources d'énergie via garanties d'origine ou équivalent (Scope 2)

---

Ce levier correspond au recours à des mécanismes de marché pour accroître la part renouvelable dans la consommation d'énergie (garanties d'origine ou équivalents). Les réductions d'émissions de GES associées sont comptabilisées dans le scope 2 en approche market-based.

Pour conclure cette section dédiée aux leviers de décarbonation de l'immobilier, il convient de noter que :

- Des actions concrètes sur **les leviers sobriété** (leviers 2.c et 2.f) ont été engagées mais ne sont pas encore comptabilisées. Des travaux sont en cours pour pouvoir les quantifier.
- **D'autres actions sont également possibles et déjà engagées** sur une partie du parc postal **pour réduire les émissions liées aux activités de construction et rénovation** ; comptabilisées en scope 3. La Poste Immobilier a en effet d'ores et déjà déployé une politique ambitieuse de certifications environnementales et de réalisation d'ACV dans ses projets de construction et rénovation. Dès le cahier des charges, des exigences sont notamment posées en matière de poids carbone des matériaux ainsi que d'économie circulaire. Ce levier de substitution des matériaux (matériaux bas-carbone ou de réemploi) n'est pas intégré au plan de transition à date, faute de méthodologie de calcul GES harmonisée pour consolider les données au périmètre groupe.

### iii. Achats de biens et de services

Deux leviers structurent les actions de décarbonation liées aux achats de biens et de services :

- Levier 3.a : pilotage de la performance carbone des achats et des fournisseurs du groupe
- Levier 3.b : diminution des dépenses d'achat et des investissements

#### ▼ Levier 3.a : pilotage de la performance carbone des achats et des fournisseurs du groupe

---

Le groupe met en place une politique d'Achat Responsable visant à favoriser les achats les plus responsables, et en particulier émettant le moins de GES, dans toutes les catégories. Les consultations à fort enjeux GES intègrent notamment un critère de notation GES.

Actuellement, un travail avec les fournisseurs sur la mesure et la réduction de leur empreinte carbone est mis en place. L'entreprise œuvre à l'implication de ses fournisseurs à ses enjeux de réduction au travers de :

- un questionnaire annuel de mesure dont les réponses alimentent un outil de pilotage global (BI) permettant à terme de suivre des indicateurs pertinents tels que la dépense sous trajectoire SBTi

- un webinaire résumant les ambitions du groupe en matière de décarbonation assortie d'un plan d'action-type de décarbonation afin de les aider à cadrer leur démarche.

Par ailleurs, le groupe a engagé en 2024 un dialogue qui s'est intensifié et élargi en 2025 avec une centaine de fournisseurs représentant 5 grandes familles d'achats couvrant plus de 50 % des émissions de GES de la catégorie 3.1. L'objectif est de rentrer dans un pilotage des fournisseurs sur leur bilan carbone et leurs trajectoires de décarbonation et les mesures concrètes qu'ils peuvent mettre en œuvre.

#### ▼ Levier 3.b : variation des dépenses d'achat et des investissements

---

Le groupe cherche à rationaliser ses achats et ses investissements en privilégiant le juste besoin. Dès 2025, cette démarche se traduira par une optimisation et une réduction progressive des montants engagés. A noter que la démarche engagée en 2024 sur le dialogue fournisseur au travers du bilan carbone et de leurs engagements de réduction s'applique aussi aux fournisseurs de la catégorie 3.2 notamment pour les familles « Matériels de Transport » et « Bâtiments » couvrant 50 % des émissions GES de la catégorie 3.2.

### iv. Déplacements domicile-travail

- Levier 5.a : Incitation à la mobilité durable (scope 3.7)
- Levier 5.b : Evolution des effectifs (scope 3.7)

#### ▼ Levier 5.a : Incitation à la mobilité durable

---

Pour réduire l'empreinte carbone des déplacements domicile-travail, le groupe s'appuie sur la dynamique de décarbonation du secteur des transports, en accompagnant activement la mobilité de ses collaborateurs par des politiques RH en faveur de la mobilité durable. La stratégie repose sur trois piliers :

**Report modal et décarbonation des véhicules** : mise en place d'un Forfait Mobilités Durables pour soutenir le passage vers des modes de transport décarbonés (vélo, transports en commun) : La Poste SA et La Banque Postale subventionne ses collaborateurs jusqu'à 250€/collaborateur/an pour choisir un mode de transport durable (véhicule décarboné, vélo, marche, etc.).

---

**Réduction à la source** : accords de télétravail pour limiter les déplacements ;

**Optimisation des trajets** : dispositif Proxyjob pour rapprocher les collaborateurs de leur lieu de travail ; déploiement de plans de covoiturage et formations à l'éco-conduite pour réduire les émissions des trajets maintenus.

---

#### ▼ **Levier 5.b - Evolution des effectifs**

---

L'empreinte carbone totale de la catégorie 7 se calcule entre autres à partir du nombre de collaborateurs. Ainsi, l'autre facteur d'évolution de la catégorie 7 est lié aux effectifs du groupe, qui suivent une tendance baissière ces dernières années et par conséquent diminue l'empreinte liée aux déplacements.

### **i. Autres leviers de décarbonation**

#### **Levier en cours d'étude (hors périmètre SBTi) :**

- Levier 6.a : diminuer l'empreinte ressources du groupe (scope 3.5)
- Levier 6.b : diminuer la quantité de déchets (scope 3.5)
- Levier 6.c : développer l'économie circulaire dans le groupe et dans les territoires (scope 3.5)

**Cette partie est en cours de développement, et mentionnée dans la section 7.2 du document.**

#### **Scope 3 cat. 5 :**

---

#### ▼ **Levier 6.a : diminuer l'empreinte ressources du groupe**

---

Le groupe La Poste cherche à diminuer son impact sur les ressources environnementales. Cette démarche se traduit à la fois par une moindre consommation globale de ressources, et par un recours accru aux matières recyclées, qui contribuent à diminuer les émissions de GES associées aux produits et activités du groupe, comme avoir un sourcing pour les emballages fabriqués avec des matières recyclées ou des matières renouvelables.

---

#### ▼ **Levier 6.b : diminuer la quantité de déchets**

---

Ce levier cible spécifiquement la réduction des déchets. Il passe par une politique de sobriété, d'allongement de la durée de vie des objets, de réparation et du réemploi.

---

#### ▼ **Levier 6.c : développer l'économie circulaire dans le groupe et dans les territoires**

---

Enfin, le groupe La Poste cherche à développer l'économie circulaire sur le territoire, mais aussi au sein de ses entités, ce qui permet aux produits d'être plus souvent réutilisés, réparés ou reconditionnés, avant même de penser à les recycler ou les jeter.

Dans ce cadre la BSCC déploie la Bourse aux matériels (BAM), qui permet de donner une seconde vie à des matériaux encore en état d'usage mais en surplus à la suite de réorganisations (fermetures ou regroupement de sites), notamment sur les matériels informatiques. Le groupe cherche à déployer cette bonne pratique plus largement.

## 5.1.2 Informations quantitatives des leviers 2025-2030

Durant l'année 2025, le groupe La Poste a poursuivi et amplifié ses actions en faveur de la décarbonation de ses activités.

Après avoir consolidé ses actions et lancé les initiatives clés jusqu'en 2025, le plan de transition du groupe se projette résolument sur la période **2025-2030**. Cette phase est capitale pour l'accélération de la démarche de décarbonation et la concrétisation **des engagements à moyen terme**, en ligne avec la trajectoire vers le net zéro en 2040.

Pour chaque levier de décarbonation, nous détaillerons sur la période du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2030, les hypothèses spécifiques et les indicateurs clés de performance (KPIs) les plus importants qui soutiennent nos projections. Cette partie est cruciale car elle explique les postulats et données d'entrée qui soutiennent la robustesse et la faisabilité de nos cibles et trajectoires. Ces hypothèses couvrent une diversité de facteurs, tels que les projections relatives aux inducteurs qui soutiennent nos actions (évolution du mix énergétique, volume de la flotte de véhicules, évolution du parc immobilier, etc.).

### Synthèse de la contribution à la décarbonation Périmètre SBTi 2025-2030

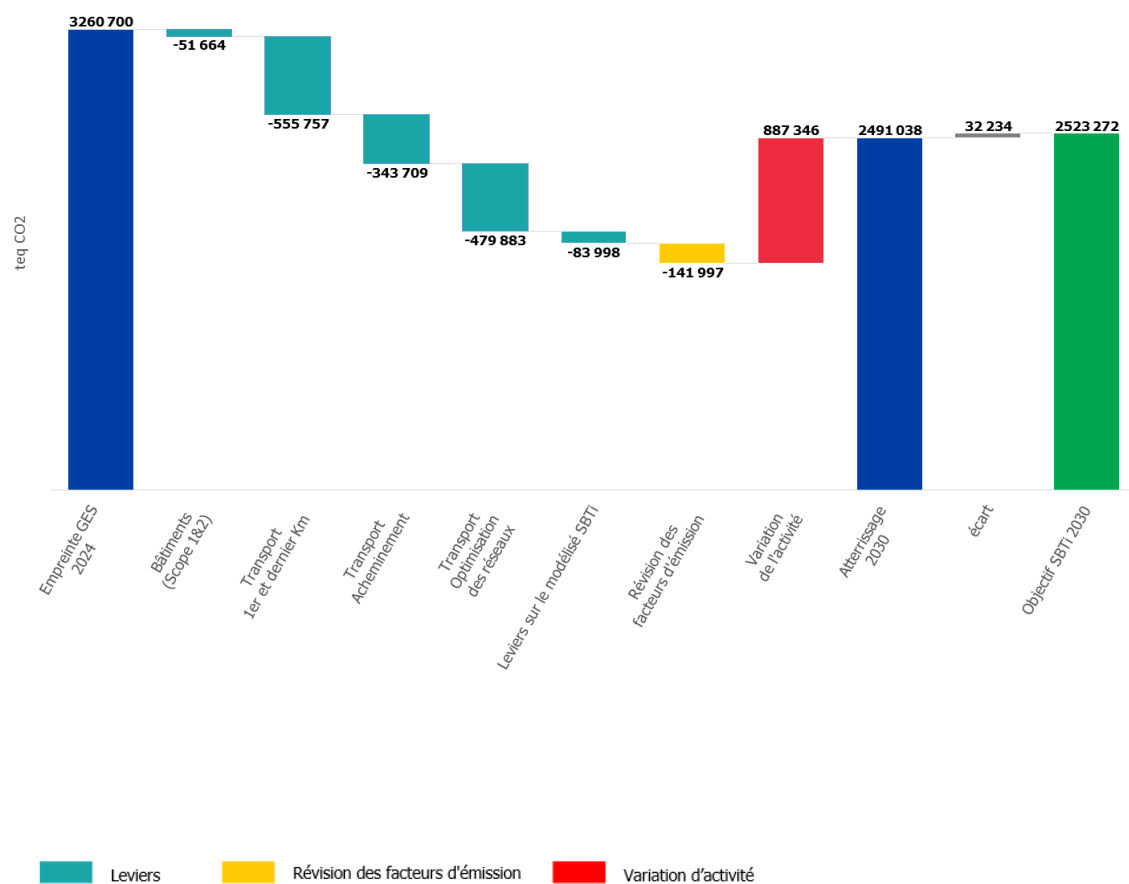
2025-2030	Impact GES (tCO <sub>2</sub> eq)
TOTAL Immobilier	25 222
TOTAL Transport	529 768
TOTAL Achats	250 873
TOTAL Domicile-Travail	-35 738
<b>TOTAL</b>	<b>770 125</b>

L'ensemble des leviers décarbonation du groupe ont fait l'objet d'un chiffrage jusqu'en 2030. Sur la base des éléments disponibles à date, les investissements (CapEx) nécessaires pour mettre en œuvre le plan de transition sont de l'ordre de 600 millions d'euros, répartis entre l'Immobilier et le Transport. À horizon 2030, ces dépenses permettraient de réaliser des économies.

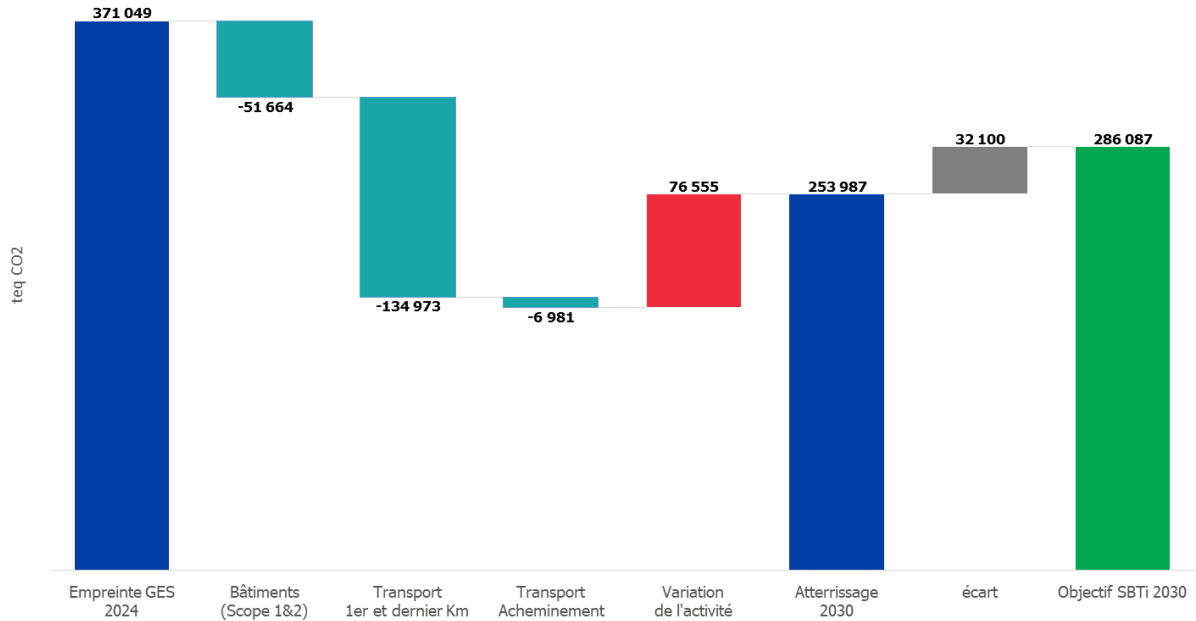
## i. Trajectoire Globale Périmètre SBTi 2025-2030

Il est important de noter que ces paramètres, bien que rigoureusement établis, sont le fruit d'hypothèses et sont susceptibles d'être ajustés dans le cadre d'un processus de mise à jour annuelle, décrite plus en détails dans ce document.

La trajectoire de réduction des émissions opérationnelles couverte d'une cible SBTi repose sur des efforts collectifs, mais différenciés selon les entités du groupe. Cette différenciation est détaillée en Annexe dans la partie 8.5 à la fin de ce document.

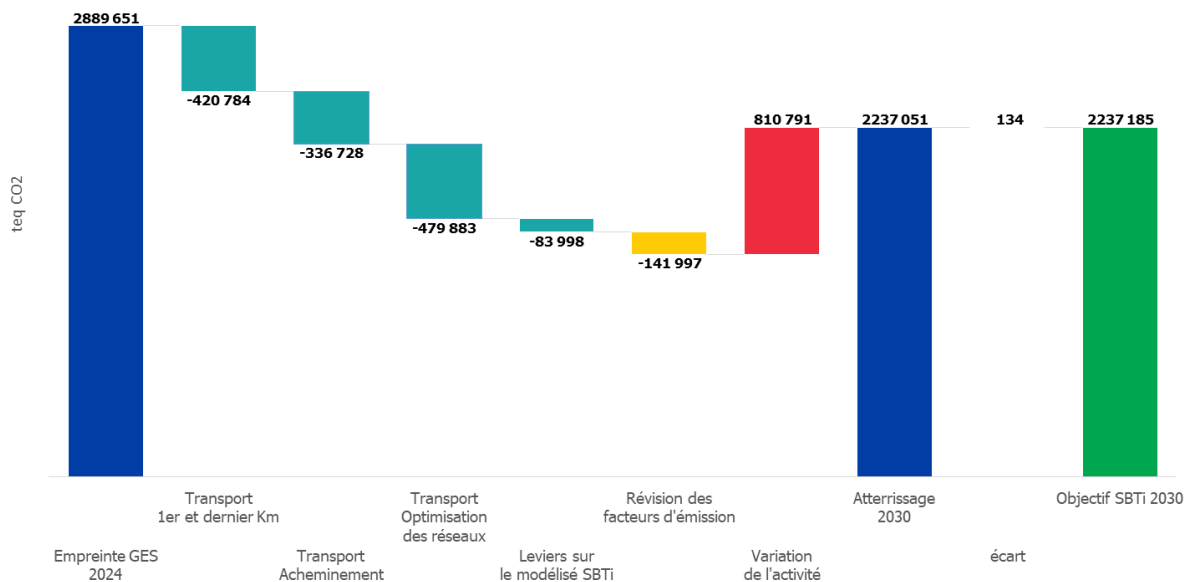


## ii. Trajectoire Scope 1 & 2 Périmètre SBTi 2025-2030



Note : le potentiel de réduction par levier tel que présenté intègre l'impact sur les émissions de la catégorie 3.3 (amont de l'énergie) pour un volume total estimé à -31k teqCO2 ne remettant pas en question la capacité du Groupe à atteindre l'objectif défini sur les scopes 1&2.

## iii. Trajectoire Scope 3 Périmètre SBTi 2025-2030



#### iv. Transport 2025-2030

Cette partie détaille les différents leviers spécifiques que le groupe La Poste compte activer pour le transport sur la période **2025-2030**. Nous y présenterons les actions concrètes à mobiliser pour chaque initiative, afin d'atteindre nos cibles de réduction d'émissions.

2025-2030	Impact GES (tCO2eq)
<b>TOTAL Transport (1+2)</b>	<b>529 768</b>
<b>1- Leviers</b>	<b>1 379 349</b>
Transport 1er et dernier Km	555 757
Transport Acheminement	343 709
Transport Optimisation des réseaux	479 883
<b>2- Variation d'activité</b>	<b>-849 581</b>

#### 1 - Leviers du scope 1

- **Levier 1.a - Décarbonation de la flotte - Premier et dernier kilomètre - directes**

Entre fin 2024 et 2030, le groupe La Poste projette de convertir plus de 21 000 véhicules légers thermiques en véhicules légers électriques. L'achat de véhicules thermiques deviendra marginal d'ici 2030 avec une inflexion marquée dès 2027.

Ces actions de conversion permettront d'économiser annuellement à partir de 2030 environ 85 760 teqCO<sub>2</sub>, soit 35% de l'empreinte GES du Scope 1 Transport.

- **Levier 1.b - Optimisation de la flotte et sobriété - Premier et dernier kilomètre – directes**

La Poste compte aussi sur sa capacité à optimiser ses chemins logistiques et rationaliser ses livraisons pour diminuer ses kms parcourus et donc sa flotte de véhicules.

En l'occurrence, entre fin 2024 et 2030, est envisagé une optimisation du chargement des 1er et dernier kilomètres du groupe permettant de diminuer de 49 213 teqCO<sub>2</sub> les émissions annuelles. Ces optimisations permettront au groupe de faire des économies:

- **Levier 1.c - Décarbonation de la flotte - Transport longue distance (Acheminement - linehaul) - directes**

Enfin, le dernier levier d'action concernant la flotte en propre du groupe La Poste porte sur la conversion des poids lourds (scope 1). Cette transition va permettre à l'activité « acheminement » d'atteindre près de 10 millions de kms parcourus via des carburants alternatifs (HVO, biocarburants, électricité, biogaz), et d'économiser chaque année 6 981 teqCO<sub>2</sub>. Cette conversion des poids lourds devrait entraîner un surcoût opérationnel de moins d'un million d'euros.

#### 1 - Leviers du scope 3 cat.4

- **Levier 1.e - Décarbonation de la flotte - Premier et dernier kilomètre - indirectes**
- **Levier 1.f - Décarbonation de la flotte - Transport longue distance (acheminement - linehaul) – indirectes**

La majeure partie des émissions de GES du groupe La Poste provient des prestations de transport. Une décarbonation importante est prévue entre 2025 et 2030 via plusieurs actions :

- Le déploiement de plus en plus important de véhicules décarbonés dans les flottes des prestataires, que ce soit en dialoguant avec les prestataires, en révisant les contrats de

prestation, ou en fournissant des incitations financières en fonction des pays et de la pertinence des mesures.

- L'utilisation de bio carburant (principalement le HVO) pour décarboner massivement des kms sans avoir à remplacer la motorisation des véhicules.

Ces actions devraient permettre d'économiser environ 757 512 teqCO<sub>2</sub> d'ici 2030.

#### « Optimisation des réseaux » :

- **Levier 1.g – Optimisation de la flotte et sobriété - Transport longue distance (acheminement - linehaul) – indirectes**

L'optimisation va aussi jouer un rôle fondamental pour les contrats auprès des prestataires. Ainsi, les métiers de La Poste prévoient, grâce aux optimisations des réseaux de transport des prestataires et tous leurs schémas logistiques, une économie annuelle d'environ 480 000 teqCO<sub>2</sub> en 2030.

Les impacts financiers (investissements et économies) seront ici à approfondir pour une prochaine version.

### Hypothèses et indicateurs liés aux leviers du Transport

#### Evolution du parc de véhicule de Véhiposte

Cette hypothèse est en lien direct avec un levier majeur de décarbonation. Elle projette la **décarbonation progressive de la flotte du groupe gérée par Véhiposte** (donc pour les métiers BSCC, BGPN, LBP et les supports), avec la **réduction du nombre des véhicules thermiques** et leur remplacement par des véhicules à faible émissions de GES. L'objectif d'une « flotte verte en 2040 » implique une **quasi-élimination des émissions directes (Scope 1)** liées à la combustion des carburants fossiles pour le transport, ce qui est capital pour la trajectoire globale du groupe.

Type véhicules	31/12/2021	31/12/2024	31/12/2025	31/12/2030
Total Flotte thermique	46 034	38 772	37 267	8 344
Total Flotte électrique	16 434	23 919	24 801	46 523
<b>TOTAL</b>	<b>62 468</b>	<b>62 691</b>	<b>62 067</b>	<b>54 867</b>

Ce tableau nous montre l'évolution du parc de véhicules géré par Véhiposte, avec notamment le nombre de véhicules thermiques, qui engendrent les émissions de GES du Transport, et vont donc tendre vers zéro, remplacer progressivement par des véhicules décarbonés.

Sur la période 2024 à 2030, le parc de véhicules devrait diminuer d'environ 5%, soit une baisse de plus de 3 000 véhicules au total, avec une conversion de plus de 19 000 véhicules thermique léger en véhicules électriques légers, et environ 5 000 véhicules thermiques légers non remplacés.

La flotte passera donc de 62% de véhicules thermiques à environ 15 % en 2030.

## Evolution des installations d'infrastructures de recharge électriques de BSCC

Bien que n'étant pas une source directe de réduction d'émissions de GES en soi, cette hypothèse est une **condition indispensable à la faisabilité et à l'accélération de l'électrification de la flotte**. Des projections ambitieuses de déploiement d'infrastructures de recharge sont essentielles pour garantir que l'ambition de décarbonation du parc de véhicules (point 4) puisse être réalisée dans les délais impartis, assurant ainsi la concrétisation des réductions de Scope 1 associées.

Ainsi pour accompagner l'électrification de sa propre flotte comme des flottes de ses prestataires, la BSCC va installer plus de 11 000 nouvelles bornes de recharge électriques entre 2025 et 2030.

## Evolution des kms parcourus sur la Longue Distance (Linehaul), majoritairement par les prestataires

Cette hypothèse concerne le mix énergétique des carburants utilisés sur la longue distance, et dans une moindre mesure l'optimisation des flux logistiques longue distance, majoritairement assurés par des prestataires. Depuis plusieurs années, l'utilisation de biocarburant a permis d'initier une baisse de l'empreinte carbone de l'activité « Longue Distance » : ce changement de mix, notamment avec l'utilisation du HVO, va se poursuivre et se développer. De plus, un effort stratégique pour réduire les kilomètres parcourus par ces tiers (ex : optimisation des chargements, mutualisation, recours au fret ferroviaire ou fluvial) se traduira par une diminution significative des émissions de Scope 3 (transport amont/aval de la chaîne de valeur). Cela montre la capacité du groupe à influencer sur l'empreinte carbone de sa chaîne logistique étendue.

Solutions	Energie consommée	31/12/2024	31/12/2025	31/12/2030	31/12/2040
Biogaz				8 %	15 %
Biocarburant				36 %	11 %
Electrique				3 %	64 %
Hydrogène				0 %	6 %
Ferroviaire				0,1 %	4 %
Total km bas-carbone	TOTAL	15 %	18 %	46 %	100 %

Le groupe La Poste prévoit une forte hausse de l'utilisation de carburants décarbonés dans les prochaines années, pour s'approcher des 50 % de kilomètres décarbonés en 2030 et être à 100 % de kilomètres décarbonés en 2040.

En particulier sur la période 2024-2030, il devrait y avoir un triplement de la part des kilomètres décarbonés parcourus, principalement grâce aux biocarburants (surtout le HVO et le B100), ainsi que le biogaz (principalement chez BSCC), et dans une moindre mesure à l'électrique.

## 2 - Variation d'activité

À noter que parmi les variables impactant l'évolution des émissions des GES émis par le groupe, la variation d'activité joue un rôle non-négligeable, surtout pour le transport qui est l'activité principale du groupe La Poste.

Dans les prévisions stratégiques du groupe, la hausse de l'activité colis prévoit, à intensité carbone constante pour l'activité, une hausse de 876 kteqCO<sub>2</sub> entre 2025 et 2030.

Cette hausse des émissions de GES porte très majoritairement sur l'activité Transport, et dans une moindre mesure sur les activités de Bâtiment. Elle atteindra 850 kteqCO<sub>2</sub> entre 2025 et 2030.

## v. Immobilier 2025-2030

Cette partie détaille les différents leviers spécifiques que le groupe La Poste compte activer pour l'immobilier sur la période **2025-2030**. Nous y présenterons les actions concrètes à mobiliser pour chaque initiative, afin d'atteindre nos cibles de réduction d'émissions.

2025-2030	Impact GES (tCO2eq)
<b>TOTAL Immobilier (1+2)</b>	<b>25 222</b>
<b>1- Leviers</b>	<b>51 664</b>
Bâtiments (S1)	25 994
Bâtiment (S2)	25 670
<b>2- Variation d'activité</b>	<b>-26 442</b>

### 1 - Leviers du scope 1

- **Levier 2.a Optimisation des surfaces sur le parc patrimonial**
- **Levier 2.d Optimisation des surfaces sur le parc locatif**

Durant la période 2025-2030, le groupe La Poste envisage une optimisation de ses locaux lui permettant de réduire de presque 600 000 m<sup>2</sup> les surfaces de son parc immobilier.

Cette baisse de surface devrait permettre une économie annuelle d'environ 6 000 teqCO<sub>2</sub> en 2030, associée à des économies annuelles de coûts opérationnels (loyer et coûts quotidiens).

- **Levier 2.b Travaux d'amélioration de la performance énergétique sur le parc patrimonial**
- **Levier 2.d Travaux d'amélioration de la performance énergétique sur le parc locatif**

Des efforts conséquents vont être faits sur les travaux de rénovation du parc immobilier de l'ensemble du groupe. Ces travaux permettront à la fois de modifier le mix énergétique des bâtiments (remplacement de chauffages utilisant les énergies fossiles par des systèmes utilisant des énergies décarbonées) et de réaliser des économies sur la consommation énergétique des bâtiments.

Ces actions sont principalement portées par le plan Terseren de La Poste Immobilier.

Ces travaux devraient permettre une économie annuelle de plus de 14 000 teqCO<sub>2</sub> en 2030.

À noter : ces investissements sont aussi utiles pour l'adaptation des biens immobiliers aux conséquences du dérèglement climatique, et au maintien de leur valeur financière dans le temps.

**NOTE : Les actions de travaux sur le parc locatif sont encore en cours d'étude**, avec notamment l'impact des actions « d'animation des bailleurs » et devront être plus robustes et précises pour être comptabilisées dans les plans d'action du groupe visant à décarboner ses activités.

- **Levier 2.c Sobriété sur le parc patrimonial**
- **Levier 2.f Sobriété sur le parc locatif**

**NOTE : Les actions de sobriété sont encore en cours d'étude** et devront être plus robustes et précises pour être comptabilisées dans les plans d'action du groupe visant à décarboner ses activités.

## 1 - Leviers du scope 2

- **Levier 2.g - Décarbonation des sources d'énergie**

Sur la période 2025-2030, Geopost prévoit des investissements pour l'installation de panneaux photovoltaïques sur ses bâtiments dans les différents pays : ces investissements permettront l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments utilisés par Geopost, par l'utilisation d'énergie solaire locale en remplacement de l'électricité locale dont l'empreinte carbone est parfois importante dans certains pays. Cela engendrera une économie de près de 25 670 teqCO<sub>2</sub> en 2030

À noter que ces économies sont réalisées hors France car les achats d'électricité en France sont déjà effectués avec des Certificat de Garantie d'Origine.

## 2 - Variation d'activité

À noter que parmi les variables impactant l'évolution des GES émis par le groupe, la variation d'activité joue un rôle non-négligeable, y compris pour les activités de l'immobilier qui augmentent un peu en fonction de la hausse des activités de Transport.

Dans les prévisions stratégiques du groupe, la hausse de l'activité colis prévoit, à intensité carbone constante pour l'activité, une hausse de 876 000 teqCO<sub>2</sub> entre 2025 et 2030.

Cette hausse des émissions de GES se répartit beaucoup sur les activités de Transport et un peu sur l'activité Bâtiment, à hauteur de 26 000 teqCO<sub>2</sub> entre 2025 et 2030.

## vi. Les Services et produits achetés 2025-2030

Cette partie détaille les différents leviers spécifiques que le groupe La Poste compte activer pour les achats sur la période **2025-2030**. Nous y présenterons les actions concrètes à mobiliser pour chaque initiative, afin d'atteindre nos cibles de réduction d'émissions.

2025-2030	Impact GES (tCO <sub>2</sub> eq)
<b>TOTAL Achats (1+2+3)</b>	<b>250 873</b>
<b>1- Levier : Pilotage de la performance carbone des achats</b>	<b>25 926</b>
<b>2- Variation d'activité</b>	<b>-39 737</b>
<b>3- Révision facteurs d'émission</b>	<b>264 684</b>

### 1 – Levier du scope 3 cat.1

- **Levier 3.a : Pilotage de la performance carbone des achats et des fournisseurs du groupe**

Deux actions menées conjointement contribuent à l'objectif de ces économies de GES.

D'abord, l'entreprise a engagé en 2024 un dialogue qui s'est intensifié et élargi en 2025 avec une centaine de fournisseurs représentant 5 grandes familles d'achats couvrant plus de 50 % des émissions de GES de la catégorie 3.1. L'objectif est de rentrer dans un pilotage des fournisseurs sur leur bilan carbone et leurs trajectoires de décarbonation et les mesures concrètes qu'ils peuvent mettre en œuvre. Plus globalement, la politique d'Achats Responsables du groupe incite tous les fournisseurs significatifs à avoir une trajectoire SBTi via l'inclusion de clauses et d'indicateurs spécifiques dans les contrats.

### 2 - Variation d'activité

- **Levier 3.b : variation des dépenses d'achat et des investissements**

La seconde action est la variation du montant des achats afin d'acheter de plus en plus en fonction du juste besoin. Cette hausse des émissions de GES est liée à la hausse des activités du groupe qui devraient faire augmenter les montants d'achat prévus dans les prochaines années, et représentera 40 kteqCO<sub>2</sub> entre 2025 et 2030.

### 3 - Révisions des facteurs d'émission

- **Levier 3.c : Evolution facteurs d'émission à la suite de la mise à jour ADEME**

Enfin, pour les activités « Achats », une évolution va entraîner une variation des GES comptabilisées. En effet, l'ADEME a mis à jour ses facteurs d'émission, qui permettent le calcul des émissions des activités Achat. Ces facteurs d'émission de l'ADEME ont baissé comparé aux précédents facteurs d'émission qui dataient de 2018.

Cette variation entre les deux jeux de facteurs d'émission devrait entraîner une baisse des GES comptabilisés par le groupe de 265 kteqCO<sub>2</sub> en 2025 (impact ponctuel).

## vii. Déplacement Domicile-Travail 2025-2030

Cette partie détaille les différents leviers spécifiques que le groupe La Poste compte activer pour les déplacements domicile-travail du groupe sur la période **2025-2030**. Nous y présenterons les actions concrètes à mobiliser pour chaque initiative, en vue d'atteindre nos cibles de réduction d'émissions.

2025-2030	Impact GES (tCO <sub>2</sub> eq)
<b>TOTAL Domicile-Travail (1+2+3)</b>	<b>-20 266</b>
<b>1- Levier : Incitation à la mobilité durable</b>	<b>100 213</b>
<b>2- Variation d'activité</b>	<b>29 368</b>
<b>3- Révision facteurs d'émission</b>	<b>-149 848</b>

**Remarque préalable :** cette catégorie a fait l'objet en 2025 d'une étude spécifique, menée avec IPSOS, afin de mieux mesurer l'empreinte réelle des collaborateurs du groupe La Poste.

Cette étude menée auprès des collaborateurs va engendrer une hausse d'environ 160 kteqCO<sub>2</sub> en 2025 étant donné que les collaborateurs du groupe La Poste parcourent des distances supérieures à la moyenne des Français (22km/trajet contre une moyenne de 13km/trajet) et effectuent plus de trajets (moins de télétravail et des semaines de 6 jours pour certains métiers).

Cette étude a aussi permis de déterminer plus précisément les modes de transport des collaborateurs et leur sensibilité à changer de mode de déplacement pour avoir un transport quotidien décarboné : on observe ainsi une inclinaison par une partie des collaborateurs à vouloir décarboner leur mode de transport, en passant de leur véhicule thermique soit vers de l'électrique, soit vers les transports en commun, notamment lorsque des freins (financiers, logistiques) peuvent être atténués.

### 1 - Levier du scope 3 cat.7

- **Levier 4.a : Incitation à la mobilité durable**

Le groupe La Poste accompagne ses collaborateurs dans la transition vers des mobilités décarbonées, notamment à travers le Forfait Mobilités Durables et en particulier la promotion des mobilités douces. L'objectif étant de contribuer à la décarbonation des modes de transport des collaborateurs, étant donné que le frein financier est régulièrement invoqué par les collaborateurs pour changer leur mode de transport quotidien. Cette mesure a été mise en place par La Poste Maison Mère (pour un montant de 250€/salarié/an) et par La Banque Postale (pour un montant de 220€/salarié/an).

Ces actions devraient permettre une baisse d'environ 100 kteqCO<sub>2</sub> sur la période 2025-2030. Le Fond de Mobilités Durables pourrait ainsi être versé à 7 959 collaborateurs supplémentaires pour un montant légèrement inférieur à 2 millions d'euros par an.

### 2 - Variation d'activité

- **Levier 4.b - Evolution des effectifs**

L'autre levier, bien qu'indirect est la variation du nombre de salariés du groupe.

Les effectifs du groupe La Poste ont tendance à diminuer d'environ 2% par an. Cela induirait une baisse des émissions d'environ 30 kteqCO<sub>2</sub> entre 2026 et 2030 (l'année de référence est 2026 car l'étude IPSOS mentionnée ci-dessous remet à jour l'empreinte du groupe avec le nombre de collaborateurs actualisé).

### 3 - Révision des facteurs d'émission

- **Levier 4.c - Evolution facteurs d'émission à la suite de l'étude IPSOS**

Pour cette catégorie « Déplacement Domicile-Travail », La Poste a affiné sa mesure des émissions de ses collaborateurs grâce à une étude menée par IPSOS durant l'été 2025 sur les modes de transport détaillé des collaborateurs de La Poste Maison Mère. Ainsi plutôt que prendre le Facteur d'Emission de l'INSEE comme les années précédentes, La Poste détermine plus précisément ses émissions de GES de cette catégorie, qui se révèle être plus importante que celle de la moyenne nationale française pour de multiples raisons notamment liées à ses implantations (plus en ruralité), et ses métiers de service (6j/7). La mise à jour du plan de transition détaillera cette catégorie et les leviers de décarbonation de manière plus précise.

Cette variation entre les deux jeux de Facteurs d'Emission va entraîner une hausse des GES comptabilisés par le groupe de 150 kteqCO<sub>2</sub> en 2025 (impact ponctuel).

#### 5.1.3 Stratégie pour l'atteinte du net zéro 2040, émissions opérationnelles

La période 2030-2040 représente une **décennie de transformation accélérée** pour le groupe La Poste, cruciale pour atteindre la cible de net zéro à 2040. Cette décarbonation importante s'effectuera en parallèle de la décarbonation des économies nationales qui devraient voir la baisse de leurs empreintes carbone nationales d'environ -80 % pour plusieurs des principaux pays européens. En effet, **le 6 février 2024, la Commission européenne a publié une recommandation officielle visant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre de l'Union européenne de 90 % d'ici à 2040 par rapport à 1990**. Et dans son rapport annuel publié le 3 juillet 2025, **le Haut Conseil pour le Climat (français) recommande de soutenir cette proposition**.

Pour rappel, en 2040, la cible de l'empreinte opérationnelle du groupe à horizon 2040 est fixée à **398 932 teqCO<sub>2</sub>**, (dont 50 732 teqCO<sub>2</sub> pour le Scope 1 & 2, et 348 200 teqCO<sub>2</sub> pour le Scope 3). Cette trajectoire implique des efforts continus de décarbonation sur l'ensemble de nos métiers.

#### Leviers pour le Transport 2031-2040

Les activités de transport du groupe La Poste devraient atteindre des émissions de 1 556 kteqCO<sub>2</sub> en 2030 (156 kteqCO<sub>2</sub> pour le Scope 1 et 1 400 kteqCO<sub>2</sub> pour le Scope 3 Cat 4), et ont un objectif SBTi de 253 kteqCO<sub>2</sub> en 2040 (32 kteqCO<sub>2</sub> pour le Scope 1 et 221 kteqCO<sub>2</sub> pour le Scope 3 Cat 4). Pour respecter ses engagements et atteindre ses objectifs, voici les leviers que le groupe envisage d'actionner durant la période 2031-2040.

- **Pour la flotte en propre (Scope 1)** : en 2040, la quasi-totalité des émissions du Scope 1 devra être éliminée. L'objectif est d'arriver à 100% de véhicules zéro émission pour l'essentiel électriques, sachant qu'en 2030 le groupe La Poste s'est engagé à une flotte à 80 % bas carbone.
- **Pour la flotte prestataire (Scope 3.4)** : Une réduction significative d'environ 2 millions en teqCO<sub>2</sub> (Scope 3.4) est attendue. Pour y parvenir, cela nécessitera une optimisation des schémas logistiques, un engagement fort des transporteurs partenaires vers des flottes à faibles émissions ainsi que le recours, à chaque fois que cela est pertinent, aux modes de transport bas carbone (ferroviaire, fluvial). Concernant l'aérien, l'engagement dépend fortement des dynamiques sectorielles et des engagements de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et du développement des carburants d'aviation durables (SAF).

À noter que des filiales du groupe La Poste ont déjà mis en place des incitations financières pour accompagner les prestataires dans leur transition. Ce levier représente donc un potentiel de déploiement plus large à l'échelle du groupe.

## Leviers pour l'Immobilier 2031-2040

Les activités immobilières du groupe La Poste devraient atteindre des émissions de 107 kteqCO<sub>2</sub> en 2030 (72 kteqCO<sub>2</sub> pour le Scope 1 et 35 kteqCO<sub>2</sub> pour le Scope 2), et déclinaison de l'objectif SBTi porterait les émissions à un niveau de 18 kteqCO<sub>2</sub> en 2040 (12 kteqCO<sub>2</sub> pour le Scope 1 et 6 kteqCO<sub>2</sub> pour le Scope 2).

A horizon 2040, le levier exogène de la décarbonation des réseaux de distributions est à prendre en compte. En opérant et poursuivant un changement du mix énergétique de son parc vers des réseaux énergétiques à décarbonation rapide (électricité, géothermie, réseau de chaleur et dans une certaine mesure gaz) et en généralisant les productions locales en autoconsommation, les bâtiments devront atteindre un niveau de performance énergétique optimum permettant d'agir sur les Scopes 1 & 2.

Les actions d'efficacité énergétique et le bon management de l'énergie pourront se poursuivre avec par exemple la généralisation de systèmes de gestion intelligents, la mise en place d'un système de management de l'énergie en amélioration continue et, qu'il s'agisse du parc patrimonial ou locatif, une rénovation profonde pour minimiser toute consommation résiduelle et assurer une sobriété exemplaire.

L'atteinte d'une performance optimale impliquera une transformation profonde des métiers, comme sur le chauffage des halls de tri, sur les comportements des occupants ou encore avec l'efficacité énergétique des équipements de production. Il sera nécessaire à ce que la conception des bâtiments soit optimisée à tous les stades de la vie des bâtiments, pour permettre de limiter les besoins énergétiques (limitation des zones à chauffer/refroidir, adaptation des besoins métier, etc.), et que les occupants soient pleinement impliqués au quotidien comme au long terme (écogeste, sobriété, respect des températures de consigne).

L'influence du législateur au travers des prochaines échéances (2040, 2050) du Décret Eco Energie Tertiaire sera cruciale pour l'atteinte des objectifs.

Pour atteindre l'objectif global de net zéro, les **émissions de Scope 2 seront à réduire dans leur quasi-totalité**. Cela implique que l'ensemble de l'électricité et des autres formes d'énergie achetées par le groupe – chaleur, vapeur ou froid – soient intégralement issues de sources décarbonées, certifiées renouvelables et tracées, et ce pour toutes les implantations à travers le monde, présentes dans des contextes énergétiques très divers. Dans ce cadre, la décarbonation à l'échelle nationale constitue un levier essentiel, notamment à travers l'évolution des mix énergétiques dans la production d'électricité, afin de garantir l'atteinte de cet objectif global.

## Leviers pour les Services et produits achetés 2031-2040

Pour respecter la cible de 2040, les émissions des achats de Services et de Produits du groupe La Poste devraient s'élever pour la catégorie 1 du Scope 3 à 466 kteqCO<sub>2</sub> en 2030, et à 51 kteqCO<sub>2</sub> en 2040, et pour la catégorie 2 qui n'a pas d'objectif précis pour 2030, elle devrait s'élever à 42 kteqCO<sub>2</sub> en 2040.

Ainsi il sera nécessaire de prioriser les critères bas-carbone dans les appels d'offres, de poursuivre un dialogue renforcé avec les fournisseurs pour la décarbonation de leurs processus de production, et d'intégrer systématiquement des critères de circularité et de sobriété des ressources-matières (matériaux recyclés, réemploi, réduction de la consommation de ressources critiques).

La décarbonation de l'économie accompagnera structurellement la trajectoire d'atteinte du net zéro.

## Leviers pour les déplacements Domicile-Travail 2031-2040

Les émissions de la catégorie 7 du Scope 3 devront contribuer à la forte baisse attendue du Scope 3 entre 2030 et 2040. Ces émissions devraient se situer autour de 223 kteqCO<sub>2</sub> en 2030 et devrait atteindre 16 kteqCO<sub>2</sub> en 2040 pour suivre la cible SBTi.

La réduction de l'empreinte carbone liée au transport reposera à la fois sur la diminution de l'empreinte globale du secteur dans les différents pays, notamment en France, et sur les actions

menées par le groupe pour encourager ses salariés à adopter des modes de déplacement durables, en substitution aux mobilités thermiques, grâce à un dispositif d'aides et d'incitations adapté pour favoriser le recours accru aux véhicules décarbonés, aux transports en commun, aux mobilités douces comme le vélo ou la marche, ainsi qu'au covoiturage.

Les leviers de décarbonation en faveur de la mobilité durable qui agiront entre 2025 et 2030 seront nécessaires.

## **Autres leviers de décarbonation 2031-2040**

### **Scope 3.5, déchets générés par les activités de l'entreprise**

Les émissions de la catégorie 5 du Scope 3 devront contribuer à la baisse significative attendue du Scope 3 entre 2031 et 2040. Cette trajectoire s'appuie sur des leviers de décarbonation mis en œuvre par le groupe : allongement de la durée de vie des équipements, développement du réemploi et du recyclage (IT, textiles, matériaux de construction), reconditionnement des véhicules et batteries, ainsi qu'une gestion renforcée des déchets visant à maximiser leur valorisation. Ces efforts permettront d'atteindre une réduction de près de -90 % des émissions en 2040, en ligne avec la cible SBTi et l'objectif net zéro.

### **5.1.4 Les émissions opérationnelles potentiellement verrouillées**

Certains actifs et produits clés peuvent engendrer des émissions de gaz à effet de serre considérées comme potentiellement verrouillées. Dans ses projections et dans la définition de ses objectifs de réduction à court et long termes, le groupe La Poste a intégré ces émissions, sans qu'elles ne représentent un risque de transition à horizon 2030.

L'aérien constitue la principale source identifiée d'émissions verrouillées (avec 389 000 teqCO<sub>2</sub> en 2024). Bien que le secteur aérien envisage une baisse importante de ses émissions dans les prochaines décennies, cette perspective demeure incertaine au regard des technologies actuellement disponibles.

En considérant que la transition énergétique de l'aérien interviendra à moyen ou long terme, La Poste met en œuvre plusieurs leviers d'action :

- La sobriété des usages passant par la réduction du kilométrage aérien annuel par la BSCC ;
- L'intégration progressive de Sustainable Aviation Fuel (SAF) et ;
- Le recours à des prestataires engagés dans des démarches de décarbonation.

## 5.2 Description des leviers pour les émissions financées

Cette partie est dédiée aux leviers spécifiques qui seront déployés sur la période 2025-2030 pour réduire les émissions financées (Scope 3, catégorie 15). Pour rappel, bien que notre empreinte financée ne soit pas couverte par une cible SBTi, elle est soumise à divers engagements spécifiques à chaque métier. Ces leviers sont cruciaux pour notre trajectoire vers le Net Zéro. Pour une analyse plus exhaustive de cette démarche et des actions détaillées, nous vous invitons à consulter le plan de transition du groupe La Banque Postale.

### 5.2.1 Les leviers de décarbonation pour les émissions financées 2025-2030

Les plans d'action associés se déclinent dans les différentes activités de La Banque Postale et de ses filiales. Ils sont également détaillés dans le plan de transition du groupe La Banque Postale, publié en 2025 ([Plan de transition - La Banque Postale](#)).

#### La Banque Postale

---

##### Banque de détail

- Renforcer les dispositifs internes dédiés à la transition climatique
- Financer et accompagner la transition des particuliers
- Promouvoir la rénovation des logements
- Financer et accompagner la transition des professionnels

##### Banque des entreprises et du développement local

- Intégrer des critères de transition aux règles de gestion et de pilotage des portefeuilles et poursuivre le déploiement des outils pour analyser l'impact climatique des contreparties
- Approfondir et développer des offres dédiées à la transition
- Accompagner les collaborateurs (formations, objectifs commerciaux)

#### CNP Assurances

---

- **Poursuivre la mise à jour des critères d'exclusion** en prenant en compte l'évolution des scénarios climatiques ;
- **Renforcer la couverture du calcul des émissions financées** dans la limite des données disponibles ;
- **Renforcer l'intégration de critères ESG dans les différentes** classes d'actifs au sein du groupe et poursuivre les efforts de décarbonation ;
- **Poursuivre la mise en place des plans de travaux adaptés à** chaque immeuble de placement ;
- **Prendre en compte**, dans la politique d'engagement actionnarial, **l'analyse des plans de transition** des entreprises dans les secteurs à fort enjeux de durabilité ;
- **Élargir**, lorsque c'est pertinent et dans la mesure du possible, **la stratégie d'investissement responsable** à l'ensemble des entités du groupe CNP Assurances

#### LBP AM

---

- **Aligner** ses politiques de vote et engagement,
- **Poursuivre** la mise en œuvre de la politique relative aux énergies fossiles,
- **Reporter** sur l'objectif et son déploiement,

## Louvre Banque Privée

---

- Étudier la possibilité d'**ajouter une nouvelle contrainte quantitative sur le pourcentage d'entreprises alignées ou non alignées**
- Dès 2025, **étendre la politique d'exclusion aux fossiles dits « conventionnels »**.

### 5.2.2 Les émissions financées potentiellement verrouillées

Les émissions verrouillées correspondent aux émissions futures de GES susceptibles d'être causées par les principaux actifs d'une entreprise, et qui pourraient compromettre l'atteinte de ses objectifs de réduction.

Les émissions potentiellement verrouillées pour les émissions financées sont de plusieurs ordres : il s'agit principalement des potentielles émissions de GES qui découleraient du non-respect des plans de transition des clients de La Banque Postale, depuis les entreprises jusqu'aux gouvernements : en effet, le plan de transition du groupe La Banque Postale est basé sur des trajectoires de décarbonation prévues par les contreparties du groupe. En cas de non-respect de ces trajectoires, le bilan du groupe La Banque Postale pourrait être plus carboné que prévu.

### 5.2.3 Stratégie pour l'atteinte du Net Zéro, émissions financées

LBP et ses filiales continueront leurs efforts et leurs stratégies entre 2030 et 2040, voire 2050. Le groupe est le reflet des engagements des secteurs couverts par le groupe La Banque Postale (immobilier, entreprises, collectivités, etc.) et continuera à être un leader de la transition dans l'accompagnement de ses clients et dans chacun de ses métiers.

LBP et ses filiales intégreront de plus en plus dans la gestion quotidienne de leurs produits et de leurs modes de fonctionnement des indicateurs et critères ESG.

Elles poursuivront l'application de leurs politiques respectives qui resteront en phase avec les politiques publiques et les valeurs du groupe.

Elles aligneront de plus en plus tous leurs produits et portefeuilles sur des trajectoires compatibles avec leurs ambitions Net Zéro.

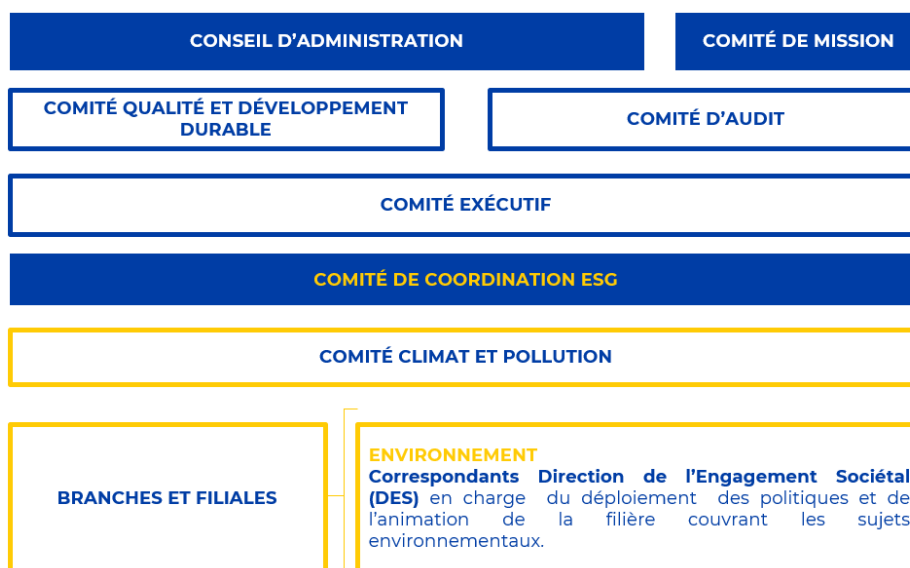
Enfin, elles reporteront annuellement sur les évolutions de leurs objectifs et sur la mise en œuvre du plan de transition du groupe La Banque Postale.

## 6. Moyens mis en place pour le pilotage

Le groupe expose ici la gouvernance qui régit le plan de transition, ainsi que les modalités opérationnelles permettant sa réalisation.

### 6.1 Gouvernance

Pour garantir le succès du plan de transition, une gouvernance structurée est en place. La gouvernance du plan de transition est assurée à tous les niveaux de l'organisation, depuis sa construction par les experts du groupe à sa supervision stratégique par les organes de direction jusqu'à l'opérationnalisation par les entités métiers, garantissant ainsi une coordination transverse, un suivi rigoureux des objectifs climatiques et une intégration effective dans les décisions opérationnelles et financières. Des objectifs climatiques sont intégrés aux feuilles de route des dirigeants et managers pour consolider le suivi et l'avancement du plan de transition.



#### 6.1.1 Élaboration et coordination

Le Plan est élaboré en collaboration avec les Branches et Filiales, sous la coordination du Comité Climat et Pollution piloté par La Direction de l'Engagement Sociétal (DES). Les personnes référentes du groupe ainsi que les correspondants dans les Branches et les Filiales, sont exposés dans les Annexes, dans la partie 8.4 Contacts clés.

#### 6.1.2 Validation et suivi

Le processus de validation avant la délibération du Conseil d'administration s'échelonne sur plusieurs instances :

- Le Comité de Coordination ESG (CCESG), en tant que comité de pilotage, assure l'intégration transverse des sujets environnementaux, sociaux et de gouvernance, consolidant les actions et les stratégies et valide le Plan avant son passage en haute gouvernance.
- Le Comité Exécutif (COMEX) valide les orientations stratégiques et les décisions majeures du Plan (9/09/2025)

- Le Comité Qualité et Développement (CQDD) (01/10/2025), comité spécialisé du conseil d'administration du groupe destiné à l'épauler dans l'examen de questions spécifiques, donne son aval sur le plan de transition qui est approuvé par le Conseil d'Administration.
- Le Comité de Mission veille à sa conformité et cohérence.

### 6.1.3 Application opérationnelle

- Les Branches exécutent les actions du plan de transition et font remonter lors des reportings les avancées et les potentiels freins à son déploiement.
- La DES pilote l'avancée globale et compare les résultats obtenus avec les engagements du groupe.
- Les RH forment et sensibilisent les collaborateurs sur le plan de transition, et notamment les bonnes pratiques et les actions de décarbonation.
- La Communication fait connaître le plan de transition en interne et en externe.

### 6.1.4 Responsabilités, Contrôles et Maintien à jour du processus

**La DES est la responsable du plan de transition, de son animation, de sa conformité et de sa mise à jour.**

Le contrôle du plan de transition s'inscrit dans le processus de contrôle interne du groupe, et dans le plan de contrôle interne de la DES (document dédié disponible chez la DES).

De plus, le plan de transition est audité annuellement par les Commissaire Aux Comptes (CAC) dans le cadre de leurs travaux de vérification des publications officielles du groupe.

Cette structure assure une chaîne de responsabilité claire et efficace pour l'ensemble de la stratégie climatique du groupe La Poste.

## 6.2 Modalités opérationnelles

Le plan de transition du groupe La Poste doit être mis à jour annuellement. Cette actualisation repose principalement, mais pas uniquement, sur deux processus intégrés aux processus financiers.

- **Le budget carbone** consiste à établir la trajectoire carbone pour l'année N+1, incluant pour l'ensemble des Branches et Filiales, tous les leviers de décarbonation les économies annuelles d'émissions de GES associées, ainsi que les OPEX et CAPEX nécessaires. Il prend également en compte les différentiels d'OPEX et de CAPEX par rapport à un scénario sans décarbonation.
- Le **PMT Carbone** formalise la trajectoire carbone du groupe sur une période allant de N à N+5, avec les mêmes données que pour le budget carbone.

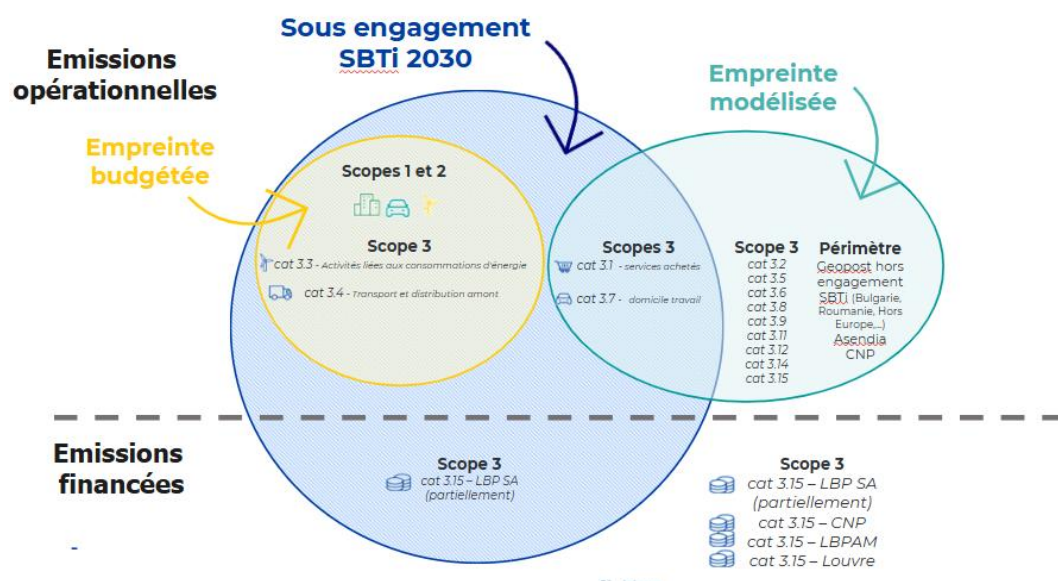
Ces deux outils soutiennent une dynamique continue et un suivi régulier de la trajectoire carbone, en répertoriant l'ensemble des actions de décarbonation, en ajustant les moyens alloués et en vérifiant leur bonne performance.

Pour optimiser la gestion et le pilotage de l'évolution de ses émissions de GES, le groupe a structuré son approche autour de **trois catégories de périmètre distinctes** :

- **Périmètre d'Engagement SBTi** : Il correspond au périmètre d'engagement ambitieux de réduction dont les cibles ont été validées par la SBTi, garantissant un alignement scientifique rigoureux. Il correspond aux émissions des Scopes 1 et 2, ainsi que celles des catégories 1, 3, 4 et 7 du Scope 3.

- **Empreinte Budgétée** : Ce périmètre comprend une partie de l'empreinte globale pour laquelle les leviers opérationnels de réduction sont identifiés, activables et dont l'effet direct sur les émissions de GES est mesurable. Elle correspond aux émissions des Scopes 1 et 2, ainsi que celles des catégories 3 et 4 du Scope 3.
- **Empreinte Modélisée** : Cette catégorie rassemble quant à elle les émissions du Scope 3 qui ne sont pas encore intégrées à l'empreinte budgétée. Pour ces émissions, les leviers de réduction sont identifiés mais ne produisent pas encore d'effet direct mesurable, ou bien nécessitent des méthodologies d'évaluation plus complexes.

L'objectif stratégique du groupe est d'intégrer progressivement l'Empreinte Modélisée dans l'Empreinte Budgétée, puis dans le Périmètre d'Engagement SBTi. Il est à noter que le référentiel ZEN à 2040 de la SBTi prévoit à terme une couverture obligatoire de 90 % du Scope 3 pour les entreprises. Cette démarche s'accompagne d'une amélioration continue de la précision des données et d'une implication renforcée des parties prenantes concernées.



## 6.3 Formation et sensibilisation

### Formation pour tous

Sur la plateforme RH du groupe La Poste « maformation », un module de e-learning sur la politique climat du groupe est mis à disposition de l'ensemble des collaborateurs depuis le 11 septembre 25. Il permet, en 30 mn, de comprendre la politique du groupe basée sur 3 piliers : la mesure, la réduction et l'adaptation, et de savoir en parler.

Les actions de formation et de sensibilisation sur le climat sont nombreuses au sein des branches et des filiales.

Ex : e-learning de 1h sur l'écoconduite des véhicules thermiques, électriques et Quadeo à la BSCC ; sustainability leaning hub via Axa climate pour Geopost.

### Sensibilisation

Le déploiement de la fresque du climat, qui permet de sensibiliser au dérèglement climatique, lancé en 2022, se poursuit avec l'objectif d'atteindre 50 000 collaborateurs (en octobre 2025, 26 000 collaborateurs y ont participé).

A partir du 20/10/25 un parcours expérientiel sur l'engagement ESG du groupe La Poste permet à tous les collaborateurs de découvrir via 11 expériences, ce que fait le groupe et comment cela se décline pour chacun. Plusieurs expériences portent en particulier sur la décarbonation : « décarbonation du

Ter et du dernier km », « décarbonation de l'immobilier » et challenge de chargement de colis dans un vélo cargo.

Ce parcours est présenté au siège du groupe à Paris pour 18 mois. Il est ouvert au grand public. Une version nomade de ce parcours permet de le déployer dans tous les territoires.

Les actions de sensibilisation et de pilotage des ambitions sont nombreuses au sein des branches (Ex : RSE Score de la BSCC qui est un dispositif managérial d'engagement des équipes incluant la dimension décarbonation).

Un suivi rigoureux, basé sur des indicateurs de participation et d'impact, permet d'évaluer l'efficacité des dispositifs et d'ajuster les contenus. L'objectif de ce plan est de donner à chaque collaborateur les moyens d'agir concrètement en faveur du climat, de réduire l'empreinte carbone du groupe et de contribuer activement à la stratégie RSE de La Poste, qui place la lutte contre le changement climatique au cœur de ses priorités.

## 6.4 Reporting et communication sur les actions climat

Les actions en faveur du climat du groupe La Poste sont des opportunités de renforcement de sa compétitivité. Le groupe mène une communication ciblée auprès de plusieurs parties prenantes :

### Clients

Les clients confient au groupe l'acheminement et la livraison de leurs colis. En réponse à leur demande croissante d'informations précises sur l'impact écologique de ces opérations, le groupe communique les émissions carbone par colis. Il a également développé un score écologique, accessible depuis le site d'e-commerce de La Poste, permettant aux particuliers comme aux professionnels d'évaluer et de réduire l'impact environnemental de leurs envois et réceptions de courriers et colis. Avec cette innovation, La Poste répond aux attentes des Français en offrant une information transparente sur l'empreinte environnementale de ses activités de livraison et sur les conséquences des choix de consommation de ses clients.

### Investisseurs

**Sustainable Bond (Obligation Durable)** : en 2022, La Poste a lancé l'émission d'obligation durable (« Sustainable Bond ») pour un montant total de 1,2 milliard d'euros, structurée en deux tranches de 600 millions d'euros chacune. L'intégralité des fonds levés par cette émission a été allouée au financement et au refinancement de projets à fort impact environnemental et social. Ces financements couvrent des domaines stratégiques tels que le transport propre, les énergies renouvelables, les bâtiments bas carbone, l'efficacité énergétique et l'économie circulaire.

**Green Bond (Obligation Verte)** : l'émission du Sustainable Bond de 2022 s'inscrit dans la continuité d'une première étape franchie avec l'émission inaugurale d'un « Green Bond » de 500 millions d'euros réalisée en 2018. Ce dernier, dont les fonds sont également alloués à la transition écologique, constitue le premier pilier du financement vert du Groupe.

**Transition du parc de transport** : l'effort de décarbonation s'est intensifié avec un plan de verdissement de Véhiposte doté de 140 millions d'euros pour la période s'étendant du second semestre 2024 à la fin de l'année 2025. Ces investissements, qui incluent le bénéfice du bonus fiscal vert, sont prioritairement fléchés vers l'acquisition de véhicules légers électriques dédiés à la distribution du dernier kilomètre. Au 30 juin 2024, Véhiposte a acquis 15 648 véhicules électriques.

**Ambition immobilière** : La Poste Immobilier poursuit ses programmes de rénovation et de construction tertiaire à haute performance énergétique. Dans le cadre de ces engagements, 66 millions d'euros d'investissements ont été fléchés pour accompagner la transformation durable du réseau et du maillage territorial, dont 60 millions d'euros sont financés par le sustainable bond

## Agences de notation

Le groupe répond chaque année à la notation de l'agence extra-financière CDP, pour son compte et le compte de ses clients lui en faisant la demande. Depuis 2024, le groupe La Poste et La Banque Postale rejoignent la liste A des leaders. L'objectif, inscrit dans la feuille de route du Président-directeur général, est le maintien du groupe La Poste dans la liste A chaque année.

Le plan de transition du groupe est un élément central de la notation du CDP.

## 7. Enjeux complémentaires en lien avec le plan de transition

Le plan de transition climatique du groupe, avec ses ambitions et ses actions, va entraîner dans son sillage des conséquences dans d'autres domaines que le climat.

### 7.1 Polluants Atmosphériques Locaux

Il existe des liens directs entre les sources d'émissions de GES et les sources d'émission des PAL – Polluants Atmosphériques Locaux : il s'agit des moteurs thermiques des véhicules de transport.

La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et l'environnement, qui engendre des coûts importants pour la société.

Les principaux effets sur l'environnement, dus aux NOx, sont l'acidification des milieux, qui peut entraîner des maladies pour les arbres, des nécroses pour les plantes et influencer de façon importante les milieux aquatiques ; et l'eutrophisation, c'est-à-dire l'apport excédentaire d'azote dans les milieux naturels et notamment les sols, qui conduit à une réduction de la biodiversité.

Les principaux effets sur la santé sont dus aux particules fines (particules de diamètre inférieur à 10 micromètres, et notamment celles au diamètre inférieur à 2,5 micromètres) qui sont particulièrement nocives pour la santé, car elles provoquent des irritations et des problèmes respiratoires chez les personnes sensibles et sont associées à une augmentation de la mortalité (affections respiratoires, maladies cardiovasculaires, cancers, etc.). Or, la pollution de l'air est l'une des premières causes de mortalité en France (env. 40 000 morts prématurées chaque année selon Santé Publique France) et en Europe (env. 500 000 morts prématurées chaque année selon l'Agence Européenne de l'Environnement). Les fumées dégagées par les feux de forêts contribuent à accentuer les effets sur la santé. De plus, les particules fines sont responsables des salissures présentes sur les bâtiments et monuments.

Enfin, les monoxydes de carbone, CO, peuvent entraîner des intoxications.

#### 7.1.1 Situation actuelle

Le groupe La Poste mesure les Polluants Atmosphériques Locaux (PAL) qu'elle génère via ses activités depuis 2020 et cherche à les réduire pour diminuer significativement ses impacts environnementaux et sanitaires. Cette démarche s'inscrit dans la stratégie du groupe La Poste de faire advenir une Logistique Urbaine Responsable.

Seules les émissions issues du domaine Transport sont mesurées par le groupe car cela concerne la très grande majorité de ses émissions de PAL. Ces émissions proviennent à la fois des véhicules légers effectuant le transport du 1er et dernier kilomètre tout comme les poids lourds s'occupant de l'acheminement, qu'il s'agisse des flottes détenues en propres ou de celles des prestataires. Ce sont donc les branches Geopost et BSCC qui sont directement concernées.

Le calcul des émissions de polluants atmosphériques repose sur les méthodes COPERT et HBEFA, qui permettent de définir des facteurs d'émissions kilométriques de polluants atmosphériques. Les facteurs d'émissions permettent de convertir une donnée physique en une quantité massique d'émissions de Polluants Atmosphériques Locaux.

Ces derniers sont définis en fonction du type de véhicule, de la vitesse moyenne, de la topographie des parcours (urbain, périurbain, rural) et du taux de chargement.

## 7.1.2 Actions et ressources relatives à la pollution

Le groupe mène des actions d'atténuation sur ses PAL sur son périmètre transport routier, en propre et sous-traité, pour ses activités de premier/dernier kilomètre et de longue distance.

Les actions clés pour réduire les impacts liés à la pollution sont les suivantes pour chacune des branches/activités concernées (les détails de ces actions par entité sont en Annexe 8.7) :

**Électrification de la flotte du premier et dernier kilomètre** : le groupe a pour ambition d'avoir 100 % de sa flotte et de ses liaisons décarbonées au plus tard en 2040, avec un jalon à au moins 80 % en 2030.

**Transport longue distance (acheminement)** : le groupe La Poste a recours aux énergies bas carbone et à faibles émissions de polluants atmosphériques pour lutter contre les PAL sur cette activité. Le groupe ambitionne de s'approcher de 100 % des liaisons parcourus avec des énergies bas carbone (biogaz, biocarburants, électrique et hydrogène - en fonction des technologies les plus pertinentes) d'ici 2040, avec un jalon à au moins 50 % en 2030.

Les ressources financières allouées à ces actions sont les mêmes que celles allouées à la réduction des GES (cf. partie 5).

Voici un tableau récapitulant les émissions des PAL de 2025 en les comparant aux émissions de 2020 et 2024, ainsi qu'avec les objectifs 2030 du groupe.

	Cibles à 2030			2025 (en tonnes)			2024 (en tonnes) <sup>(a)</sup>			2023 (en tonnes)			Année de référence 2020 (en tonnes)			Évolution 2020-2025 (en %)		
	NOx	CO	PM10	NOx	CO	PM10	NOx	CO	PM10 <sup>(b)</sup>	NOx	CO	PM10	NOx	CO	PM10	NOx	CO	PM10
Geopost	-87%	-40%	limiter la hausse des émissions < 310 t/an	1 360	242	196	1 519	296	202	1 603	345	199	2 667	498	234	-49,0	-51,4	-16,2
BSCC	-73%	-16%	limiter la hausse des émissions < 40 t/an	569	97	31	633	86	31	694	80	31 <sup>(c)</sup>	861	111	57	-33,9	-12,5	-45,0
<b>TOTAL GROUPE</b>	<b>-83%</b>	<b>-37%</b>	<b>&lt; 350 T/AN</b>	<b>1 929</b>	<b>339</b>	<b>227</b>	<b>2 152</b>	<b>382</b>	<b>233</b>	<b>2 297</b>	<b>425</b>	<b>230</b>	<b>3 528</b>	<b>609</b>	<b>291</b>	<b>-45,3</b>	<b>-44,3</b>	<b>-22,0</b>

Le groupe La Poste s'est fixé des objectifs ambitieux pour améliorer la qualité de l'air des territoires dans lequel il opère : entre 2020 et 2030, les objectifs sont de baisser les émissions de CO de -37 %, les émissions de NOx de -83 % et de limiter la hausse des PM10 (incluant les PM2,5) à 350 tonnes par an, soit moins de 8,7 % de hausse. Le groupe a déjà réussi à réduire ses émissions de PAL entre 2020 et 2025 : -44 % de CO, -45 % sur les émissions de NOx et -22 % sur les PM10 (qui incluent les PM2,5).

**Ainsi, le groupe a déjà atteint ses objectifs quant à la baisse des émissions de CO, et se trouve sur la bonne trajectoire pour les émissions de NOx et de PM10.**

## 7.2 Autres bénéfices du plan de transition climatique

La décarbonation des activités du groupe La Poste engendre différents co-bénéfices environnementaux, sanitaires et même économiques. Certains sont liés à d'autres plans du groupe, comme le plan d'adaptation et le plan de gestion des ressources.

- **Les liens avec le plan d'adaptation** : ce plan décrit comment le groupe La Poste s'organise pour faire face **aux conséquences du réchauffement climatique**. L'adaptation est une démarche d'anticipation stratégique d'un risque à probabilité forte et impact incertain. Dans le futur plan d'adaptation du groupe, on retrouve des éléments et des investissements mutualisés avec le plan de transition climatique. Par exemple, le plan d'investissement immobilier Terseren prévoit des investissements pour préparer les bâtiments du groupe à être aux normes tant sur l'aspect d'atténuation que sur l'aspect d'adaptation.
- **Des liens avec la politique Ressources-Economie circulaire** : une des ambitions de la politique ressources-économie circulaire vise à réduire l'usage de ressources primaires en privilégiant le réemploi, la réparation, le recyclage et la sobriété, ce qui contribue directement à la décarbonation de ses activités et à la baisse de ses émissions de GES. Intégré dans ses achats responsables et dans tout le cycle de vie des objets, il s'appuie sur la feuille de route 2024-2026, qui prévoit notamment la réaffectation d'équipements, la réduction des plastiques, le recours à du matériel non neuf, le réemploi de matériaux de chantier et la valorisation des déchets (collecte adaptée, recyclage des vêtements, batteries, pneus, reconditionnement des vélos). Dès 2026, l'empreinte ressources servira à piloter un plan pluriannuel accompagné de formations. Enfin, La Poste propose des services de réemploi, réparation et recyclage aux entreprises, collectivités et particuliers, affirmant son rôle central dans l'économie circulaire et contribuant à la fois à son plan de transition climatique et à la décarbonation des territoires.
- **Des co-bénéfices sur la biodiversité** : un lien puissant existe entre les enjeux Climat et Biodiversité. En effet, la décarbonation des activités du groupe contribue à la lutte contre le réchauffement climatique qui est une des 5 pressions sur la Biodiversité. En effet « reverse », la préservation de la Biodiversité et de ses services écosystémiques participera aux solutions naturelles d'adaptation au réchauffement climatique ;
- **Des co-bénéfices sur la santé** : liés à l'amélioration de la qualité de l'air, comme décrit dans la partie précédente sur les PAL ;
- **Des avantages d'un point de vue économique** : sur les véhicules électrique, le passage à l'électrique et la réduction des frais de maintenance génèrent une économie annuelle de **1 000 € à 1 200 € par véhicule léger**, conformément aux analyses de France Stratégie et de l'UFC-Que Choisir (2023) ; à quoi il faut ajouter des gains d'optimisation tant dans le transport (une flotte qui a pu légèrement diminuer grâce à une optimisation des réseaux) que dans l'immobilier grâce aux surfaces mieux utilisées, et permettant au groupe de se diriger vers ses objectifs climatiques en réalisant chaque année des économies financières de plus en plus importantes.
- **Des avantages d'un point de vue social** : par exemple, la conversion à l'électrique des poids lourds induit une amélioration des conditions de travail du fait que les conducteurs gagnent en confort de conduite et acoustique.
- **Des impacts positifs sur l'économie locale, en particulier française** : avec ses actions de décarbonation, le plan de transition contribue au déploiement de la filière du bâtiment orientée vers la rénovation (avec environ 500 à 700 emplois créés pour les opérations du groupe La Poste, selon les estimations de France Stratégie ou de l'INSEE-I4CE).

# 8. Annexes

## 8.1 Lexique

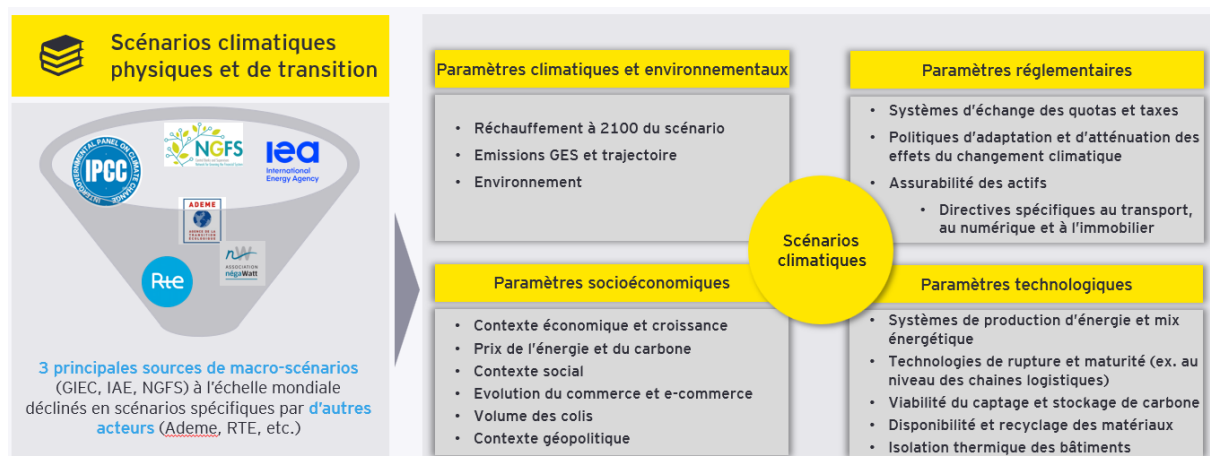
### Définition d'un narratif climatique et objectifs :

Un **narratif climatique** est une approche structurée qui associe un scénario physique à une cible de réchauffement spécifique, tout en intégrant différentes trajectoires de transition possibles.

La définition d'un narratif commence par l'association d'un scénario physique, tel que les **RCP** (*Representative Concentration Pathways*), avec un objectif de réchauffement donné. Ensuite, à chaque scénario physique sont associées des trajectoires de transition possibles, représentées par des scénarios comme les **SSP** (*Shared Socioeconomic Pathways*), les **NGFS** (*Network for Greening the Financial System*), ou ceux de l'**IEA** (*International Energy Agency*). Ces scénarios prennent en compte les dynamiques socio-économiques, technologiques et politiques mises en place à l'échelle mondiale pour atteindre un certain niveau de réchauffement.

L'objectif d'un narratif climatique n'est pas seulement de projeter des futurs hypothétiques, mais de construire une **histoire détaillée** qui explore comment différentes trajectoires socio-économiques, technologiques et politiques peuvent interagir et influencer sur le climat. Ces trajectoires peuvent aboutir à des niveaux de réchauffement similaires à horizon 2100, mais suivre des chemins très différents en matière de politiques de décarbonation, d'innovation technologique et d'efforts d'adaptation.

L'analyse des **macro-scénarios** et des **paramètres d'impact** (cf. figure ci-dessous) permet de définir des combinaisons cohérentes de scénarios physiques et de transition, intégrant des aspects **climatiques, environnementaux, réglementaires, socio-économiques** et **technologiques**. Ces éléments contribuent à la construction d'un narratif global, qui permet de mieux comprendre les impacts physiques du changement climatique en fonction des politiques mises en place et des dynamiques sociales et économiques.



*Paramètres des scénarios climatiques contribuant à la construction des narratifs des scénarios climatiques retenus par le groupe*

**Emissions financées :** émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par les projets et activités financés par un acteur financier.

**Emissions opérationnelles :** émissions directes et indirectes générées par les activités propres d'une organisation (souvent scope 1 et 2).

**Emissions verrouillées :** émissions futures inévitables liées à la durée de vie des infrastructures existantes (ex. : centrales à charbon encore en activité).

**EU-ETS** (*European Union Emissions Trading System*) : système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, principal outil de tarification du carbone au niveau européen.

**GIEC** (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, en anglais IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change) : organisme scientifique international chargé d'évaluer l'état des connaissances sur le changement climatique.

**IRO** (impact – risque – opportunité) : approche développée en lien avec les travaux de l'EFRAG pour qualifier les impacts, risques et opportunités matériels en matière de durabilité. L'IRO permet d'identifier et d'évaluer la double matérialité, c'est-à-dire à la fois l'impact des activités d'une organisation sur l'environnement et la société, et l'influence des enjeux climatiques ou environnementaux sur sa performance financière.

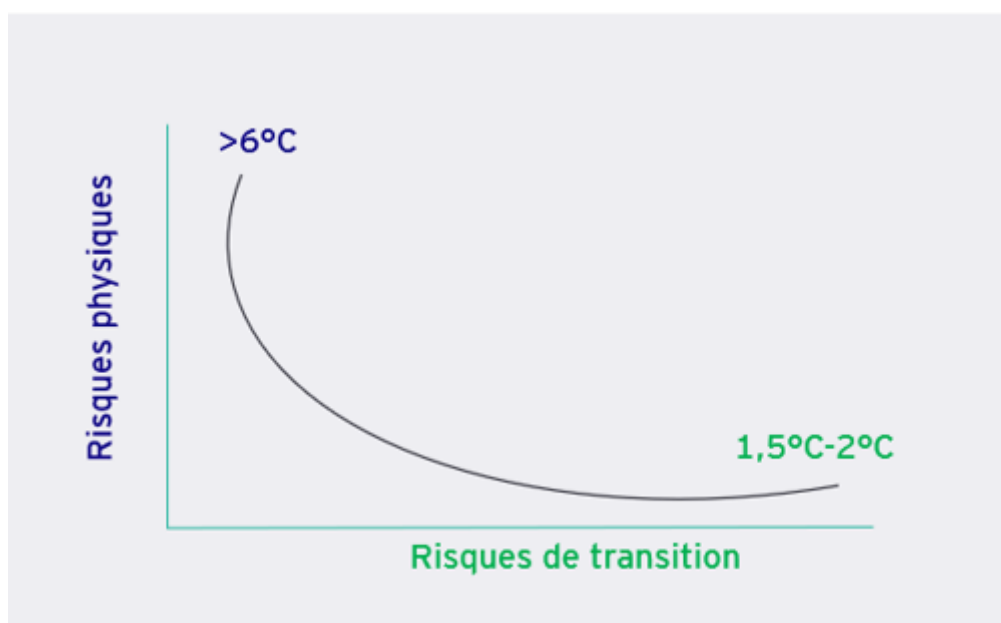
**Levier de décarbonation** : mesure ou technologie permettant de réduire les émissions de GES (ex. : efficacité énergétique, électrification, captage et stockage du carbone).

**NGFS** : (Network for Greening the Financial System) : réseau international de banques centrales et de superviseurs financiers produisant des scénarios climatiques.

### Risques physiques et risques de transition :

Les risques climatiques sont classés en deux catégories principales : les risques **physiques** et les risques de **transition**.

- **Les risques physiques** : conséquences directes ou indirectes du changement climatique sur les personnes, infrastructures et écosystèmes. Ils sont généralement liés à un événement identifiable et visible (exemple : passage d'une tempête qui endommage la toiture d'une plateforme logistique).  
*Risques physiques directs* : liés à un événement identifiable, localisé et visible (ex. : dégâts sur un entrepôt logistique à la suite d'une tempête).  
*Risques physiques indirects* : effets en cascade, différés ou systémiques (ex. : infiltration d'humidité qui dégrade un bâtiment sur plusieurs années et en perturbe l'usage).
- **Les risques de transition** : associés à l'adaptation des sociétés et des économies vers une trajectoire bas-carbone (vision de l'Accord de Paris). Ils proviennent notamment de nouvelles réglementations environnementales, des évolutions technologiques et des changements de comportements et préférences des consommateurs.



*Relation d'interdépendance entre risques physiques et risques de transition*

**Scénario net zéro** : scénario visant à atteindre un équilibre entre émissions et absorptions de GES, en cohérence avec l'objectif mondial de net zéro.

**Scope** : périmètre des émissions tel que défini par le GHG Protocol :

- Scope 1 : émissions directes,
- Scope 2 : émissions indirectes liées à l'énergie achetée,
- Scope 3 : autres émissions indirectes générées dans la chaîne de valeur.

**Stratégie nationale bas carbone – SNBC** : feuille de route française de réduction des émissions, alignée avec les objectifs européens et mondiaux.

**Objectif « zéro net »** : aspiration générale et qualitative, correspondant au but à long terme. C'est l'orientation stratégique fondamentale.

La fixation d'un objectif « zéro net » au niveau de l'entreprise, aligné sur la réalisation des objectifs climatiques sociétaux, implique :

i) une réduction des émissions de la chaîne de valeur compatible avec les trajectoires limitant le réchauffement à 1,5 °C ;

ii) la neutralisation de toute émission résiduelle (après une réduction d'environ 90 à 95 % des émissions de GES avec une possibilité de variations sectorielles justifiées conformément à une trajectoire sectorielle reconnue) par l'absorption définitive d'un volume équivalent de CO<sub>2</sub>.

**Cibles** : jalons quantitatifs permettant de mesurer l'atteinte de l'objectif.

Il s'agit d'objectifs mesurables, axés sur les résultats et assortis d'échéances, qui peuvent être fixés volontairement par l'entreprise ou résulter d'obligations réglementaires.

**Trajectoire** : représentation graphique ou chronologique des réductions d'émissions prévues année après année pour atteindre la cible intermédiaire (ex : 2030), puis à l'objectif finale (ex : net zéro en 2040). Une trajectoire peut être validée par des organismes externes (comme le SBTi) pour assurer sa compatibilité avec un scénario climatique donné (ex : 1,5°C).

Plusieurs études ont précisé les conséquences du changement climatique :

- L'ADEME a produit une étude en 2023 (utilisée par plusieurs ministères) sur les futurs impacts du dérèglement climatique sur l'économie française, « **Evaluation macroéconomique : modélisation des fonctions de dommages sectorielles et évaluation d'impact** ». **Dans cette étude, l'ADEME évalue les conséquences du dérèglement climatique d'un scénario de transition raté à plus de 10 % du PIB : Les catastrophes naturelles** se produisant dans le reste du monde qui affectent les exportations françaises (près de 6 points d'activité) ; **La baisse des rendements agricoles** (3 points d'activité) ; **Les coûts directs des catastrophes naturelles** en France (1/2 point) ; **La montée du niveau de la mer** (1/2 point) ; **L'ensemble des autres dommages** confondus (1/2 point).
- Selon France Assureur, le coût des sinistres climatiques est estimé à 10 milliards d'euros pour la seule année 2022 en France, contre 3,6 milliards d'euros en moyenne annuelle sur la décennie 2011-2021. Ils ajoutent que en 2050, la projection est de 280 aléas, alors que les sociétés d'assurances sont dimensionnées pour 50-60 aléas.
- Selon Santé Publique France, il faut ajouter l'impact monétaire des effets sanitaires du changement climatique : entre 22 et 37 milliards de coûts cumulés pour la période 2015-2020 en France métropole.
- Des projections par secteur ont aussi été effectuées, avec par exemple :
  - o en **agriculture**, des pertes de récolte de 7,4 % pour le blé et de 9,5 % pour l'orge sont attendues en 2050 (rapport Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux, 2022).
  - o sur le **réseau routier**, les rénovations rendues nécessaires par les dégâts causés par le changement climatique entraîneraient un surcoût de 5 %, soit 22 Mds€ d'ici 2050 pour un scénario à +2°C (Carbone 4, 2021).

## 8.2 Principaux leviers de décarbonation pour la période 2021 - 2024

Le groupe La Poste possède déjà de nombreux éléments de stratégie, de politiques et de plans d'action climatiques qui ont permis de lancer la décarbonation du groupe ces dernières années.

Fort d'un engagement pionnier depuis plus d'une décennie, notamment avec l'électrification de sa flotte entamée dès 2011, le groupe a considérablement accéléré et formalisé sa démarche entre 2021 et 2024. En octobre 2021, La Poste a renforcé son ambition en signant l'engagement « **Business Ambition for 1.5°C** » du **SBTi**, visant le **net zéro** dès 2040 dans tous ses métiers, soient les domaines du transport, de la logistique, du numérique grand public et de la banque.

Cette période a vu le déploiement intensif de sa stratégie de décarbonation autour de quatre leviers prioritaires qui ont permis de réduire l'empreinte carbone du groupe La Poste de -130 kteqCO<sub>2</sub> sur les Scopes 1 et 2 entre 2021 et 2024 (les mesures sur le Scope 3 s'étant fortement améliorées à partir de 2023, il est plus complexe de mesurer précisément les baisses de GES apportées par les leviers de décarbonation sur cette période).

**Les principaux leviers de décarbonation pour 2021-2024 couvraient les points suivants :**

- **Transport sur le premier et dernier kilomètre et transport longue distance**

L'électrification s'est massifiée, consolidant La Poste comme l'une des plus grandes flottes électriques mondiales. En 2024, le parc de Véhiposte a atteint [24 000] véhicules électriques (contre 16 000 en 2021). Cette dynamique se traduira en 2030 par une flotte de 43 000 véhicules électriques, représentant 73 % des véhicules de livraison (en propre) (contre 26 % en 2021). De plus, la flotte de véhicules thermiques a diminué passant de 46 000 en 2021 à 39 000 véhicules en 2024, avec un objectif de seulement 16 000 en 2030. Parallèlement, de nombreuses formations sur l'éco-conduite sont données chaque année aux collaborateurs afin de diminuer la consommation de carburant par kilomètre parcouru.

- **Pour le transport longue distance** (acheminement) L'optimisation des schémas logistiques et l'efficacité du réseau ont été renforcées par l'utilisation d'énergies bas carbone (biogaz, biodiesel, HVO, électrique) dès 2022, avec un objectif de 50 % de kilomètres parcourus bas carbone en 2030 et une ambition d'exclusivité des motorisations alternatives d'ici 2040.

- **Concernant l'immobilier**, sur le parc patrimonial, l'accent a été mis sur la rénovation énergétique (isolation, équipements, ENR), la sobriété (plans dédiés) et l'optimisation des surfaces. Sur le parc locatif, cela s'est traduit par une animation active des bailleurs et une réduction des surfaces, visant à maximiser l'efficacité énergétique et la performance environnementale.

Afin d'accompagner les ambitions nationales à l'hiver 2023, une grande campagne de sobriété énergétique a été menée sur les deux parcs, patrimonial et locatif, de LPI. Cette démarche a permis de réduire la consommation énergétique de 10 % entre les hivers 2022 et 2023, avec une baisse plus marquée de 14 % sur la consommation de gaz.

En 2025, des outils de gouvernance ont été déployés sur les deux parcs afin d'évaluer les performances extra-financières, incluant la performance énergétique et carbone, permettant ainsi d'orienter les investissements en cohérence avec les ambitions du groupe et de LPI.

- Pour les **services et produits achetés**, le groupe a engagé un dialogue approfondi avec ses fournisseurs clés pour réduire les émissions de sa chaîne d'approvisionnement. L'entreprise a engagé en 2024 un dialogue avec une soixantaine de fournisseurs les plus importants sur leur bilan carbone et leurs trajectoires de décarbonation. Le groupe vise une réduction de 25 % des émissions de la catégorie 1 du scope 3 d'ici 2030, en poursuivant une politique d'achats responsables.

- **Pour la formation et la sensibilisation des collaborateurs**, le groupe a déployé un programme « l'entreprise engagée » intégrant la problématique climat. Il comporte la « Fresque du climat » qui a permis depuis 2022 de sensibiliser plus de 26 000 collaborateurs au dérèglement climatique. Une offre de formation en ligne « Les essentiels de la RSE pour tous » est accessible en libre-service depuis mars 2023 sur la plateforme maformation. Parmi les 16 modules de e-learning couvrant toute la RSE, elle propose « La Poste groupe et la transition écologique » qui a été suivi par plus de 25 000 collaborateurs

et depuis septembre 2025, un module sur la politique climat de LPG qui aborde l'atténuation et l'adaptation au changement climatique. Pour faire comprendre les enjeux liés au climat et que les collaborateurs sachent en parler, 4 émissions d'une heure, « les rendez-vous de l'engagement sociétal », ont permis de faire un focus en 2023 et 2024 sur la décarbonation « Décarbonation du GLP : mythe ou réalité ? », « Comment le groupe La Poste avance-t-il dans sa décarbonation ? », l'énergie « Quelle dépendance à l'énergie pour le GLP ? » et un dernier en 2025 « Adapter la France à +4°C ».

- Enfin, des **initiatives transversales responsables** comme la formation de 50 000 collaborateurs à la Fresque du Climat à 2024 et la promotion des mobilités douces pour les trajets domicile-travail ont consolidé cette démarche globale.

Grâce à ces leviers opérationnels, le groupe La Poste a solidifié une stratégie responsable, véritable moteur de sa transition écologique. Cela se traduit par :

- La conception et la proposition de produits et services financiers favorisant la transition écologique (prêts immobiliers à impact, crédits à impact, etc.). La Banque Postale intègre une Politique d'exclusion de certains financements et investissements.
- Création de carton d'emballage et de colis multi-usages pour diminuer la consommation de ces ressources et la quantité de déchets produits
- Une politique achats responsables ambitieuse : comme énoncé plus haut, cette politique vise à mettre en place, via ses fournisseurs et ses achats, des mesures ayant un impact positif sur l'environnement avec des solutions innovantes (séquestration carbone, développement de la diversité dans les écosystèmes, etc.) et sur son écosystème

## 8.3 RACI & calendrier

Cet exercice s'inscrit en ligne avec le cycle de gestion du groupe notamment dans ces grandes périodes :

- Mi-janvier à mi-juin de l'année N : Estimé 1 de l'année N et PSMT N+1 – N+5 ;
- Mi-septembre à mi-décembre de l'année N : Estimé 3 de l'année N et budget N+1.

Les informations relatives à l'instruction carbone devront être transmises concomitamment à la préparation des processus financiers tant pour le budget que pour le PMT.

Des jalons intermédiaires sont possibles sous forme de réunions et de discussions.

## 8.4 Preuve de la trajectoire SBTi

### OVERVIEW OF NEAR-TERM SCIENCE-BASED TARGETS

La Poste SA has submitted 3 near-term targets for review by the SBTi. All targets have been assessed against the SBTi's quantitative and qualitative criteria, along with the Criteria Assessment Indicators. For approval, a company's targets must comply with all applicable requirements. The following is an overview of the approved targets:

Target wording	Public?	Base year	Most recent year	Target year	Type	Target value	Method used
La Poste SA commits to reduce absolute scope 1 and 2 GHG emissions 43.6% by 2030 from a 2021 base year.* *The target boundary includes land-related emissions and removals from bioenergy feedstocks.	Yes	2021	2022	2030	Absolute	43.6%	Absolute contraction
La Poste SA commits to reduce absolute scope 3 GHG emissions from purchased goods and services, fuel and energy related activities, upstream transportation and distribution and employee commuting 25% by 2030 from a 2021 base year.* *The target boundary includes land-related emissions and removals from bioenergy feedstocks.	Yes	2021	2022	2030	Absolute	25.0%	Absolute contraction
La Poste SA commits that 70% of its investments by emissions will have science-based targets by 2027.	Yes	2021	2022	2027	Engagement	70.0%	Subsidiary engagement