



# ***UNIVERSITE TLF 2010***

**Atelier Douane - Overseas**

**Mercredi 20 octobre 2010**

***présidé par***

***Jean-Pierre ENNEBICK Président de TLF OAC***



# *UNIVERSITE TLF 2010*

Affichage des émissions carbone :

Contrainte de l'information

vs

Maîtrise de l'information



# UNIVERSITE TLF 2010

## Le cadre et les objectifs de l'ADEME

### *Article 228 Loi de Grenelle II :*

« toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement » doit « fournir au bénéficiaire de la prestation une information relative à la quantité de dioxyde de carbone émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation ».



# UNIVERSITE TLF 2010

## ***Les objectifs fixés par l'ADEME :***

- a) Traiter équitablement les différentes solutions de transport;
- b) Veiller à l'applicabilité des méthodes de calcul;
- c) Garantir des résultats scientifiquement acceptables;
- d) Permettre un processus d'amélioration progressive de la précision des résultats;
- e) Fournir un constat caractérisant la prestation, sans considération d'un éventuel partage des responsabilités entre les différents acteurs concernés;
- f) Inciter les acteurs concernés à l'amélioration effective des performances des prestations.



# UNIVERSITE TLF 2010

## Le périmètre vu par l'ADEME

### ***Sont pris en compte:***

- a) Les activités du ou des véhicules utilisé(s) pour la prestation:
  - Activités pendant la réalisation de la prestation;
  - Activités pendant les trajets à vide d'approche et/ou de repositionnement ;
  - Activités des moteurs de traction ainsi que celles des moteurs auxiliaires ;
  - Pas de limite géographique (frontières nationales par exemple);
  - Emissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) ;



## *UNIVERSITE TLF 2010*

b) Les activités « amont » liées à la mise à disposition de l'énergie utilisée par les véhicules:

- Activités d'extraction, de production, de transformation, de transport, et de distribution notamment, permettant la mise à disposition de l'énergie utilisée par les véhicules
- Tous les GES sont pris en considération pour ces activités.



# UNIVERSITE TLF 2010

## ***Ne sont pas prises en compte:***

- a) Pour les activités du ou des véhicules utilisé(s) pour la prestation, les émissions des autres gaz à effet de serre (CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, HFC) ainsi que celles des autres substances susceptibles d'avoir un effet direct ou indirect sur le changement climatique;
- b) les activités de manutention, transbordement, déplacement effectuées avec du matériel non embarqué à bord des véhicules;
- c) les activités générales des entreprises de transport (fonctionnement des bâtiments, activités administratives, déplacements des salariés , ...);
- d) les activités liées aux infrastructures de transport (construction, exploitation, maintenance);
- e) les activités liées à la mise à disposition des véhicules (fabrication, maintenance , fin de vie).



# UNIVERSITE TLF 2010

## Variété des méthodes de calcul

***Il est admis que les méthodes de calcul utilisables sont multiples :***

- Elles ont en commun la même formule générale, mais elles diffèrent par l'origine et la précision des données nécessaires;
- Chaque entreprise peut choisir d'utiliser la méthode qui correspond le mieux à ces attentes et à ses besoins;
- Il est admis que les différentes méthodes possibles pour un même cas conduisent a priori à des résultats différents.



# UNIVERSITE TLF 2010

## ***Classement des méthodes de calcul, sur la base des deux principes suivants :***

les données issues de l'entreprise qui a réalisé la prestation sont préférables aux données issues de sources externes à l'entreprise

les données caractéristiques de la prestation à quantifier sont préférables aux données moyennes caractéristiques d'un ensemble plus vaste d'activités.

## ***Estimation / évaluation :***

Certaines méthodes sont applicables en estimation ex ante (avant réalisation de la prestation), d'autres en évaluation ex post (après réalisation de la prestation). D'autres encore peuvent être utilisées dans les deux cas.



## Autres recommandations de l'ADEME...

### *Tenue d'une comptabilité carbone*

- La tenue d'une comptabilité carbone par les transporteurs est recommandée à des fins de recoupement global des calculs sur une période donnée. Elle doit porter sur le même périmètre que celui des activités concernées par cette quantification des émissions des prestations.
- Cette comptabilité carbone consiste en un enregistrement des « entrées » (émissions de GES des véhicules du transporteur calculées sur la base des achats de carburants et émissions de GES communiquées par ses sous-traitants dans le cadre des prestations confiées) et des « sorties » (quantités de GES affectées aux clients du transporteur).



# UNIVERSITE TLF 2010

## ***Certification de la méthodologie***

- La certification, par un organisme habilité, de la conformité de la méthode de calcul appliquée avec le guide méthodologique ADEME, peut permettre au fournisseur de la prestation d'attester du respect des principes ADEME.

## ***Exclusion d'une activité faible ou négligeable***

- Une activité correspondant à une partie faible ou négligeable de la prestation pourrait être exclue de la démarche de quantification;
- Le seuil de cette exclusion pourrait être de 5% (ce qui revient à dire que les émissions quantifiées restantes doivent représenter au moins 95% du total).



# UNIVERSITE TLF 2010

## Le point de vue du mode aérien

### *Remarques générales :*

- L'information fournie doit être transparente, équitable et ne pas constituer de discrimination entre les modes
- Les modalités de calcul doivent refléter de façon juste les efforts des professionnels en matière d'efficacité énergétique.
- Les modalités de calcul ne doivent pas induire de potentiels impacts sur la compétitivité des entreprises françaises par rapport à la concurrence internationale.
- Nécessité d'un mode de calcul simple et pragmatique.



# UNIVERSITE TLF 2010

## Le point de vue du mode aérien

### *Quelques questions sans réponse :*

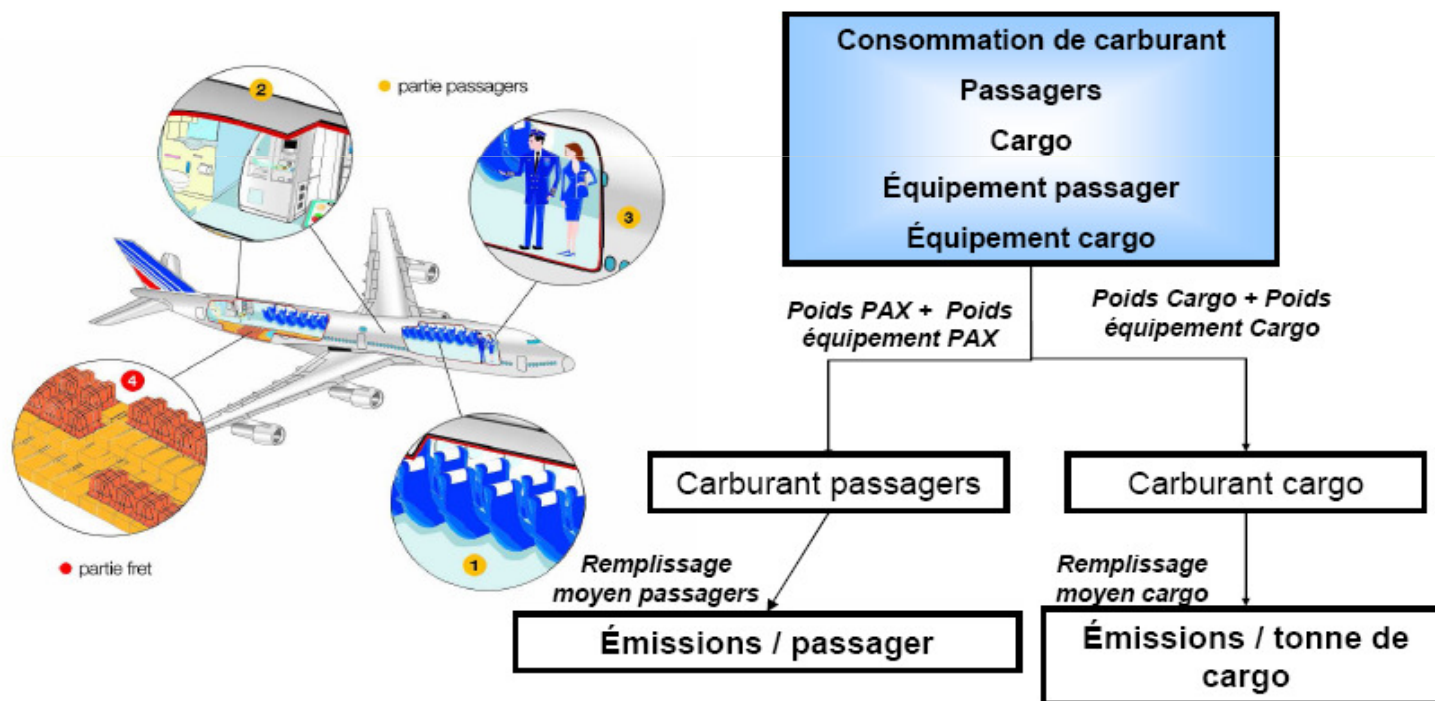
- La question des expéditions transitant par un hub, avec génération d'une empreinte carbone individuelle bien plus importante que dans le cas d'un vol direct, ne semble toujours pas réglée.
- Le caractère très subjectif des méthodes (choix de la méthode, de la source d'information...) amène sérieusement à penser que les efforts, notamment financiers, consentis par les entreprises n'auront aucun objectif autre que marketing ou de sensibilisation. Les résultats ne seront pas comparables, ni entre modes de transport, ni même entre exploitants d'un même mode de transport.



## *UNIVERSITE TLF 2010*

- La question la plus sensible et de loin la plus importante reste celle de l'harmonisation, européenne sinon mondiale : pourquoi le sujet n'a-t-il pas été mis à l'ordre du jour de la conférence de Copenhague ?
- Inquiétude quant à l'écart existant entre les travaux de l'OEET et ceux du CEN

## Répartition du carburant consommé entre passagers et cargo





## UNIVERSITE TLF 2010

### ***Au-delà des contraintes, l'impact stratégique de la maîtrise de l'information ?***

- Nécessité de s'inscrire dans une chaîne vertueuse de maîtrise de l'information carbone et, notamment, de répondre à l'attente d'une certaine clientèle;  
=> QUESTION : peut-on envisager que le niveau et l'affichage de l'émission carbone devienne demain un élément qualifiant d'une expédition ? Un élément structurant du produit vendu au client ?



# UNIVERSITE TLF 2010

- Nécessité de choisir des prestataires respectant les équilibres environnementaux et nécessité donc de disposer d'une méthode de calcul comparative et certifiée.  
=> QUESTION : peut-on envisager que la qualité environnementale d'un prestataire aérien/maritime/routier devienne demain un élément de choix pour le commissionnaire de transport ? Si oui, quelle importance décisionnelle ?
- Nécessité d'utiliser ces résultats comme points de monitoring et indicateurs de performance  
=> QUESTION : peut-on envisager que le niveau carbone global devienne demain un élément de qualification de performance pour l'entreprise ?  
=> QUESTION : dans une approche régalienne susceptible d'imposer une taxe sur les émissions carbone, la pro-activité n'est-elle pas gage de moindre fiscalité ?



# UNIVERSITE TLF 2010

## Le point de vue du mode maritime

- nécessité d'un alignement à minima européen semble s'imposer
- problème de cumul des réglementations (France 2010 et UE 2012)
- l'application d'une méthode de calculs qui soit harmonisée et simple d'utilisation pour tous les commissionnaires de transport



## *UNIVERSITE TLF 2010*

- rien n'est prévu en cas de difficultés pour les commissionnaires à obtenir tout ou partie des informations nécessaires aux calculs des émissions de la part de leurs sous-traitants
- Des interrogations demeurent également sur les moyens de contrôler la fiabilité et la justesse des affichages d'émission de GES que publieront les entreprises à leurs clients