

l'antenne

Les transports au quotidien

Information CO2 : nouveau périmètre et report d'obligations à 2019

À compter du 1er juin, l'obligation d'affichage des émissions CO2 dans les transports s'étend à l'ensemble des gaz à effet de serre, mais se limitera aux seuls trajets nationaux. Les entreprises de transport de plus de 50 salariés pourront en outre utiliser la méthode de calcul de niveau 1 jusqu'au 1er juillet 2019.



Colloque organisé le 12 mai par l'Université Paris-Dauphine sur la réduction de l'empreinte carbone des transports routiers de marchandises © Erick Demangeon

Parmi les derniers textes législatifs adoptés par le précédent gouvernement, le décret 2017-639 et son arrêté d'application datés du 26 avril et publiés le 28 au "Journal officiel" modifient le dispositif "Information CO2". Prévus par la loi du 12 juillet 2010 dite "Grenelle II", l'obligation d'affichage des émissions de CO2 est en vigueur depuis le 1er octobre 2013. Elle consiste pour les prestataires de transport, de fret comme de voyageurs, d'informer chaque bénéficiaire d'un transport de la quantité de dioxyde carbone (CO2) émise. À compter du 1er juin, le premier changement apporté par le décret étend son périmètre à l'ensemble des gaz à effet de serre. L'arrêté met à jour les facteurs d'émission et coefficients à utiliser pour les calculs qui seront

actualisés régulièrement sur le site www.bilans-ges.ademe.fr. Dès que l'arrêté précisant ses modalités de comptabilisation publié, les fuites de gaz frigorigènes utilisés pour les transports sous température dirigée seront également intégrés. La deuxième modification couvre l'application géographique du dispositif et fait suite aux critiques exprimées par de nombreuses organisations professionnelles dont l'International Chamber of Shipping (ICS) et l'Association internationale du transport aérien (IATA). L'obligation d'information des émissions, désormais des gaz à effet de serre, sera limitée aux seuls transports dont le départ et la destination sont sur le territoire national.

Déclaration de niveau 1 admise jusqu'en 2019

Plus étonnante est la mesure rétroactive prise pour le calcul des émissions. Depuis le 1er juillet 2016, les entreprises de transport de plus de 50 salariés ne pouvaient plus utiliser la méthode de niveau 1, basée sur des valeurs théoriques fixées par arrêté, pour calculer leurs émissions de CO2 et informer leurs clients. À la place, elles devaient à minima utiliser la méthode de niveau 2 fondées sur des valeurs réelles calculées par le transporteur à partir de sa flotte. Cette mesure est reportée au 1er juillet 2019. "Ainsi on revient à des déclarations de niveau 1 qui ont l'avantage, pour certains, de mettre tout le monde au même niveau quel que soit l'effort pour mettre à disposition des chargeurs de bons matériels, équipements, conducteurs et chargements", fulmine Philippe Mangeard.

Autour des mêmes thèmes

- › **Grand Paris : le chantier logistique du siècle**
- › **L'ICS pour un objectif mondial sur les émissions de CO2 du shipping**
- › **Engie se désengage de l'exploration-production d'hydrocarbures**
- › **À Palma, le rêve gazier contrarié du Mozambique**
- › **La Pologne signe une première livraison de GNL américain**

Une transition en marche

Pour le fondateur et président de la plateforme de labellisation et de notation du transport TK Blue, cette décision est un "renoncement pour freiner la transparence du transport de marchandises dans ses efforts de décarbonisation". Pour les sociétés cotées en bourse, ainsi que les sociétés non cotées d'au moins 500 salariés et qui réalisent au minimum 100 millions d'euros de chiffre d'affaires, ce report n'aura aucun effet puisqu'elles ont l'obligation conformément au décret 2016-1138 de publier un rapport annuel "précis et représentatif" sur les émissions de CO2 de leurs opérations de transport. Pour les autres, le colloque de l'Université Paris-Dauphine consacré à la réduction de l'empreinte carbone du transport routier le 12 mai dernier a démontré que la transition énergétique était en marche. D'un côté, les constructeurs de véhicules industriels tels que Scania, Iveco et Renault Trucks multiplient les nouvelles motorisations alternatives plus puissantes, au gaz en particulier. De l'autre, plusieurs entreprises telles que Axegaz, GNVert filiale d'Engie, Air Liquide, Total ou Primagaz avec Avia sont engagées dans le déploiement de réseaux de stations-service pour répondre aux nouveaux besoins d'approvisionnement en gaz comprimé et liquéfié. Des investissements de plusieurs centaines de millions d'euros !

Érick Demangeon

Mardi 16 Mai 2017

Tags : ademe, air liquide, association internationale du transport aérien (iata), avia, axegaz, bilan carbone, calcul des émissions, engie, gaz, gaz à effet de serre, ges, gnvert, ics, information co2, international chamber of shipping (ics), iveco, loi "grenelle 2", philippe mangeard, primagaz, renault trucks, report, scania, tk'blue, total, université paris-dauphine