

► Le cas

## Un baromètre du transport éco-responsable

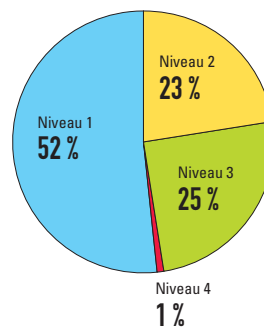
European TK'Blue Agency est une agence de notation extra financière de l'empreinte environnementale qui récupère les données de transport des chargeurs et des transporteurs pour mesurer très finement les émissions de CO2. L'agence livre ici les résultats des 30 meilleurs chargeurs en la matière.

L'affichage CO2 des transports a été rendu obligatoire au 1<sup>er</sup> octobre 2013, suite à un décret du 24 octobre 2011. Selon une enquête de PTV Group, 42% des entreprises seulement sont capables de mesurer les émissions plus ou moins sommairement puisqu'il n'existe aucun contrôle de la bonne application du décret. Or l'intégration de cette information dans le bilan « effet de serre » des entreprises va devenir obligatoire en 2016 pour les sociétés de plus de 250 salariés. Et surtout, le niveau 1 de calcul de l'information, défini par décret dans un fichier répertoriant les émissions de CO2 par mode de transport, ne sera plus admis en 2016.

Et pourtant, 2016 paraît être une date lointaine puisque 52% des entreprises de transport utilisent le niveau 1 pour calculer leurs émissions de CO2. Phénomène encourageant cependant, un tiers des transporteurs répertoriés par TK Blue Agency (en-

viron 2000 au total) calculent une information plus précise destinée aux chargeurs. Ces derniers ne sont certes pas n'importe lesquels puisqu'ils ont entrepris une démarche volontaire pour faire analyser par l'agence de façon très fine les émissions de CO2 et, dans le meilleur des cas, corriger le tir en adoptant des modes de transport alternatifs moins gourmands en CO2. « *Ceux qui font le choix de l'optimalité, c'est à dire d'une chaîne de transport performante et à empreinte environnementale réduite, sont ceux dont la chaîne de transport est la plus sûre* »,

### L'information CO2 et le reporting réglementaire



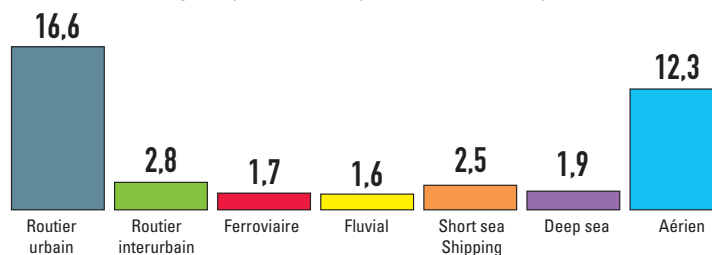
Il y a toujours à ce jour une majorité de transporteurs qui se contentent de délivrer à leurs clients une information de niveau 1. Toutefois, le recours au niveau 2 et 3 est de plus en plus utilisé. En revanche, le niveau 4 qui donne une information précise pour chaque prestation, est encore une exception dans le transport de marchandises.

Il aime à répéter Philippe Mangard, président-fondateur de TK'Blue, qui nous apporte

ici quelques éléments de coûts par mode de transport. ■ GILLES SOLARD

### Coût sociétal des activités de transport

Coût des externalités négatives par mode de transport (en centimes d'euro par tk en février 2014).



**2,52**

L'indice TK €, de 2,52 centimes d'euro par tonne kilomètre, représente le coût moyen des externalités négatives, soit 700 milliards d'euros par an pour la seule communauté européenne.

**87,3**

Exprimé en grammes de CO2 par tonne kilomètre, c'est l'indice de CO2 moyen dégagé par les transporteurs, tous modes de transport confondus.

### Répartition des t.km par mode de transport

	P et TK
Routier interurbain	62,82 %
Routier urbain	16,58 %
Ferroviaire	14,23 %
Fluvial	6,37 %

Le tableau montre l'enjeu colossal du dernier kilomètre et des livraisons urbaines en matière de transport.

### Performance quantitative des émissions de CO2 (tous véhicules confondus)

	Moyenne Générale
Routier interurbain	108,5 gCO2/t.km
Routier urbain	193,6 gCO2/t.km
Ferroviaire	16,6 gCO2/t.km
Fluvial	28,75 gCO2/t.km

Le mode ferroviaire reste le plus performant en termes d'émission de CO2 et gaz à effet de serre. Les trains de fret sont en effet majoritairement électriques et la France peut compter sur son électricité fortement décarbonée pour donner un sérieux avantage au rail.

### Répartition des niveaux d'information TK'Blue en % TK analysés

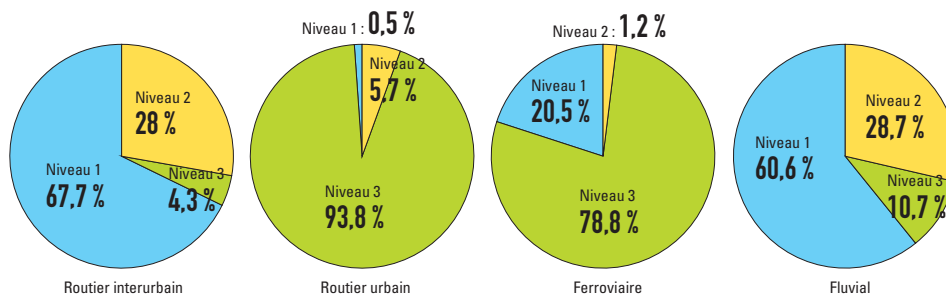
		Moyenne Générale
Routier interurbain	Niveau 1	36,8 %
	Niveau 2	4,0 %
	Niveau 3	56,2 %
Routier urbain	Niveau 1	-
	Niveau 2	6,2 %
	Niveau 3	93,8 %
Ferroviaire	Niveau 1	74,4 %
	Niveau 2	10,0 %
	Niveau 3	15,6 %
Fluvial	Niveau 1	2,1 %
	Niveau 2	9,9 %
	Niveau 3	88,0 %

Le cercle vertueux TK'Blue pousse les transporteurs à toujours plus de transparence vis-à-vis de leurs donneurs d'ordres.

Le niveau 1, correspondant à l'attribution d'un indice par défaut au transporteur, est peu à peu délaissé pour une information TK'Blue qualitative et fiable de niveau 2 et 3.

Un nombre grandissant de transporteurs, notamment en mode fluvial, fournissent aussi leurs pièces justificatives avec leur déclarations et atteignent ainsi le niveau 3 d'information TK'Blue.

### Répartition des niveaux d'information CO2 en % TK analysées



Les transporteurs routiers sont de plus en plus nombreux à venir calculer leur indice CO2 sur la plateforme TK'Blue. Environ un tiers ont déjà calculé une information de niveau 2 ou 3, basée, sur leurs consommations propres. Petit à petit, l'exigence des chargeurs en termes de reporting précis pousse les transporteurs à augmenter la qualité de l'information CO2 qu'ils leur communiquent.

### Performance en coûts sociétaux par externalité négative

	Bruit	Congestion	Accidents	Pollution	Changement climatique	Amont aval
Routier urbain	3,15 c€/t.km	9,96 c€/t.km	0,38 c€/t.km	4,07 c€/t.km	2,13 c€/t.km	1,05 c€/t.km
Routier interurbain	0,15 c€/t.km	0,78 c€/t.km	0,09 c€/t.km	0,84 c€/t.km	0,63 c€/t.km	0,27 c€/t.km
Ferroviaire	0,14 c€/t.km	0,04 c€/t.km	0,02 c€/t.km	0,61 c€/t.km	0,25 c€/t.km	0,62 c€/t.km
Fluvial				0,80 c€/t.km	0,44 c€/t.km	0,16 c€/t.km

Les coûts sociétaux représentent le coût de l'ensemble des externalités négatives supportées par la société : congestion, bruit, particules, accidents, processus amont-aval, pollution de l'air et des sols. On saisit bien l'avantage des modes de transport mutualisés ou massifiés qui permettent de réduire considérablement les coûts sociétaux rapportés à la tonne kilomètre réalisée.

Dans ce tableau, la congestion du trafic routier urbain est ce qui coûte le plus cher en termes d'externalités négatives, devant la pollution et le bruit des villes. A l'opposé le mode fluvial ne montre aucun surcoût en termes de bruit, de congestion ou d'accidents