

LE DEFI DES ECO CONFORMITES DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

a) L'Europe au cœur du développement durable

Le Transport Routier de Marchandises (TRM) est au cœur de notre économie et achemine à lui seul environ 80% des produits au sein de l'Union Européenne. Le marché de libre échange a permis de libéraliser la circulation et les restrictions nationales qui entravaient, dans ce secteur, la libre prestation des services et des flux routiers.

Cette démocratisation des échanges permet à tout transporteur, répondant aux critères qualitatifs fixés par les directives communautaires, de s'établir et de fournir des services dans chacun des Etats membres.

En contrepartie, ce marché se doit d'être harmonisé sur plusieurs niveaux grâce à une réglementation communautaire adoptée par tous (portant sur la formation, le temps de travail, les normes techniques, la sécurité routière...).

Il apparaît cependant que le secteur du transport routier de marchandises est fortement dépendant, pour son fonctionnement, aux produits pétroliers polluants (à 96%) et contribue malgré des progrès techniques conséquents, à une dégradation globale de l'environnement. L'Europe s'est penchée sur la problématique et a décidé d'agir sur l'ensemble du trafic (urbain et interurbain) afin de mieux réguler son augmentation et la pollution en résultant.

Malgré la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TIPP), les émissions de gaz à effet de serre ont continué à croître indépendamment de la baisse de consommation de ces mêmes produits. Ces émissions représentent un coût supplémentaire pour la collectivité non pris en compte dans la TIPP, taxe essentielle mais non suffisante pour entrer dans une vraie politique de développement durable.

C'est dans ce contexte, que la Commission Européenne a présenté dès 1992, un projet de directive plus large appelé Eurovignette. Cette directive introduit le principe du pollueur-payeur. Chaque état a ensuite le choix sur le mode d'application au niveau national. Ainsi les différentes taxes découlant de l'Eurovignette n'ont pas vu le jour au même moment ni de la même manière dans l'Union Européenne.

b) Une nouvelle directive Eurovignette : internaliser les coûts externes

La directive Eurovignette permet aux États membres de mettre en œuvre des droits d'usage ou des péages pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. La directive a été modifiée en 2006 afin de moduler les tarifs en fonction des caractéristiques environnementales des véhicules.

Une nouvelle fois révisée, la directive permet désormais aux États membres de taxer les poids lourds pour la pollution atmosphérique et sonore due au trafic et plus seulement pour les coûts d'infrastructure. La notion de "redevance pour coûts externes" fait ainsi son entrée dans la directive, étant définie comme une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts supportés dans un État membre en raison de la pollution atmosphérique due au trafic et/ou de la pollution sonore. La redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique due au trafic ne s'appliquera pas aux véhicules qui respectent les normes d'émission EURO les plus strictes pendant quatre ans à compter des dates d'instauration de ces normes. Ainsi, les véhicules EURO VI seront exonérés jusqu'au 31 décembre 2017. Les véhicules EURO V seront exonérés jusqu'à la date d'application des normes EURO VI, soit jusqu'au 31 décembre 2013. Les véhicules dont le niveau d'émissions est inférieur à la norme EURO VI, à savoir les poids lourds hybrides et électriques, sont exonérés. Le critère de congestion n'a pas été retenu dans le cadre des coûts externes mais pourra toutefois être pris en compte. Il sera ainsi possible d'augmenter les redevances en période de pointe, sans que la

période n'excède cinq heures par jour, afin de mieux gérer le trafic et réduire les encombrements. La redevance d'infrastructure pourra alors être modulée pour tenir compte de la congestion routière à raison d'un taux de variation maximum de 175% durant ces périodes de pointe.

Une disposition de la directive permet aux États membres de décider d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage uniquement aux véhicules de 12 tonnes ou plus.

Enfin, une majoration pourra être appliquée dans certaines conditions à la redevance l'infrastructure dans les régions montagneuses, mais son montant sera déduit de la redevance pour coûts externes. Cependant, cette déduction ne s'appliquera pas aux véhicules les plus polluants, à savoir ceux qui relèvent des classes d'émissions EURO 0, I et II, ainsi que, à partir de 2015, ceux de la classe EURO III. Les États membres ont jusqu'au 16 octobre 2013 pour transposer ces nouvelles dispositions.

c) Les raisons d'intégrer le développement durable dans sa stratégie de croissance

Près d'1/3 des chargeurs ont déjà introduit des critères de performance environnementale dans leurs appels d'offres. Pour 54% des chargeurs et des transporteurs, les actions "vertes" mises en œuvre ont permis de tirer les coûts et les prix vers le bas. Outre cet aspect financier, nous pouvons distinguer 4 raisons clés à cette intégration :

- L'anticipation des contraintes (taxe Carbone, hausse du prix du pétrole, affichage des émissions de CO₂...)
- Réduire les coûts (réduction des consommations énergétiques, gain de temps, réduction des accidents...)
- Une meilleure gestion de l'entreprise (réduction des accidents, motivation et bien-être des salariés...)
- Fidéliser les clients, répondre et anticiper la demande des chargeurs.

d) Normes Euro et nouvelle norme Euro 6 ou comment obliger les transporteurs à renouveler leurs parcs

Les normes Euro sont un ensemble de réglementations fixant les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants selon, leurs catégories (automobiles, motos, poids lourds, utilitaires légers) leur moteur (essence, diesel, explosion) et leur date de mise sur le marché.

Mises en application depuis plus de 20 ans (1990, norme Euro 0), les progrès de réductions d'émissions d'oxydes d'azote ou de particules ont été considérables.

Par exemple, l'objectif d'Euro 6, à lui seul, est de réduire de près de 50 % les émissions polluantes par rapport à Euro 5.

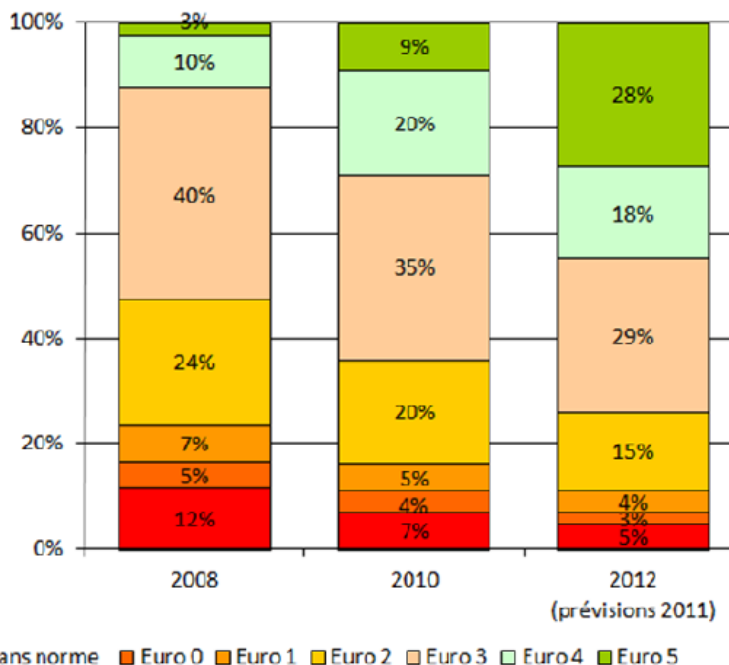
Entre 1988 et 2010, on estime que les poids lourds ont divisé par huit les émissions de NO_x, par vingt les émissions de particules. Dans le même temps, la consommation a été divisée par deux, alors que la puissance des camions a augmenté de 50%.

À compter de l'entrée en vigueur des normes Euro 5 et Euro 6, les États membres ont comme obligation de refuser la réception, l'immatriculation, la vente et la mise en service des véhicules qui ne respectent pas ces limites d'émission.

La norme Euro 5 est applicable depuis le 1^{er} octobre 2009 pour la mise en service et depuis le 1^{er} janvier 2011, seuls les poids lourds neufs répondant à cette norme peuvent être proposés à la vente (immatriculation et vente des nouveaux types de véhicules).

La norme Euro 6 est applicable depuis le 31 décembre 2012 et, à tous les véhicules neufs un an plus tard.

Il devient donc de plus en plus stratégique vis-à-vis des chargeurs, mais aussi plus rentable, d'utiliser des poids lourds récents. Ces normes Euro orientent fortement le marché vers un renouvellement du parc.



Evolution du parc français de poids lourds en fonction de la norme Euro (Source : DGITM, 2011)

e) Les éco conformités : un terme obscur pour des enjeux majeurs

Ce terme d'éco conformités réunit de nouvelles réglementations qui orientent fortement le marché du transport routier de marchandises vers le développement durable : écotaxe ou vignette, affichage CO₂, Norme Euro 6, tels sont les enjeux majeurs de ces prochaines années auxquels les transporteurs devront faire face.

Pour réorienter les chargeurs vers des organisations de transport moins émissives de gaz à effet de serre, le principe d'une information obligatoire sur les émissions de CO₂ générées lors d'une prestation de transport a été acté lors du Grenelle de l'Environnement et surtout mise en application en octobre 2013.

Pour le Ministère, l'accès à cette donnée devrait permettre de sensibiliser l'ensemble des intervenants de la chaîne du transport sur les émissions de CO₂ et d'orienter, à terme, les choix des professionnels vers les solutions les plus économes sur les plans énergétique et climatique.

L'article 228-II de la loi "Grenelle 2" du 12 juillet 2010 prévoit donc que "tout transporteur doit communiquer à son chargeur les émissions de CO₂ qu'il aura émises pour réaliser une prestation de transport".

f) Affichage CO₂/Charte CO₂, même combat ?

Les poids lourds sont des outils de production, dont l'effort de réduction des émissions de gaz polluants a été particulièrement significatif depuis ces vingt dernières années. Ces émissions ont diminué de 76 % à 94 % entre 1990 et 2006.

Le Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement ainsi que l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Énergie), en concertation avec les organisations professionnelles du secteur du transport routier de marchandises, ont souhaité aller plus loin et ont élaboré une charte intitulée « Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂».

Lancée officiellement le 16 décembre 2008, cette démarche est identifiée par le logo « Objectif CO₂. Les transporteurs s'engagent ».

Les premières chartes ont été signées au niveau national dès mars 2007 par six entreprises de transport routier de marchandises et par 10 autres, le 16 décembre 2008.

En 2012, plus de 600 entreprises du transport sont rentrées dans ce processus volontaire. Ce plan de réduction des émissions de CO₂ sur 3 ans, a pour objectif de diminuer les consommations de carburant. Ce 2^{ème} poste de dépense au niveau de l'entreprise, a enregistré ainsi des baisses de 15% en moyenne ce qui a permis aux transporteurs de sécuriser leur marge tout en véhiculant une image éco-responsable de transporteur propre. L'affichage rendu obligatoire à partir d'octobre 2013 pourra potentiellement donner un avantage concurrentiel aux sociétés ayant adopté cette charte.



La charte "Objectif CO₂" cible toutes les entreprises de transport routier pour compte d'autrui ou ayant une flotte en compte propre, utilisant des véhicules routiers ayant un PTAC supérieur ou égal à 3,5 tonnes, quelles que soient leur taille ou leur activité.

Les entreprises s'engagent sur 3 ans dans un plan d'actions concrètes et personnalisées en vue de diminuer leur consommation de carburant et par voie de conséquence, leurs émissions de CO₂ (principal gaz à effet de serre). Cette démarche fournit aux entreprises un cadre méthodologique cohérent, fiable et reconnu au niveau national.

Pour signer la charte et ainsi intégrer la démarche, l'entreprise doit respecter les prérequis suivants :

- Réaliser un diagnostic CO₂ qui vise notamment à faire un état des lieux de sa situation, choisir le périmètre d'engagement et l'année de référence.
- Définir des indicateurs de performance environnementale propres à l'entreprise (de type gCO₂/t.km) avec pour chacun un objectif de réduction à 3 ans.
- Définir un plan d'actions sur une période de 3 ans (avec l'aide de Fiches actions). Il doit être élaboré autour des quatre axes de la démarche (le véhicule, le carburant, le conducteur et l'organisation des flux de transport).

-Choisir au moins une action par axe étant précisé qu'à toute action retenue, devra correspondre un objectif chiffré et mesurable à atteindre dans un délai déterminé afin de pouvoir suivre et évaluer les résultats obtenus.

Source : la responsabilité sociale et environnementale des entreprises comme outil de régulation de la demande de transport. AFT-IFTIM/ADEME/PREDIT-
Septembre 2008

L’AFFICHAGE CO₂ DANS Akanea TMS

L’article L1431-3 du code des Transports (ex article 228-II de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010) portant sur un engagement national pour l’environnement oblige les prestataires de transport à informer le bénéficiaire de la prestation sur les émissions de dioxyde de carbone correspondantes (marchandises et voyageurs).

Cette obligation concerne tous les modes de transport ayant leur point de départ ou d’arrivée en France, quel que soit le type de véhicule/transport utilisé. Elle s’applique sur les segments de transport.

La communication doit se faire au plus tard 2 mois après la prestation de transport sous n’importe quelle forme, validée par le transporteur et son client : devis, facture, report, mail, courrier, etc.

1) 4 niveaux de valeur, une règle de calcul

- Niveau 1 : valeurs définies par décret et qui reposent sur des moyennes nationales
- Niveau 2 : valeurs globales sur une année dans l’entreprise de transport
- Niveau 3 : valeurs définies par activité, par véhicule, par client, etc ... au niveau de l’entreprise
- Niveau 4 : valeurs réelles suite à la prestation de transport

2) Une règle de calcul

| | | |
|---|---|---|
| ① | Consommation du véhicule (litre/km) : niveau 1, 2, 3 | |
| | | X |
| ② | Facteur d’émission (Kg de CO ₂ /l) : défini par décret | |
| | | X |
| ③ | Km : CNR, cartographie, informatique embarquée (au choix) | |
| | | X |
| ④ | Poids transporté / Tonnage moyen transporté : niveau 1, 2, 3, 4 | |

| | AVANTAGES | INCONVENIENTS |
|-----------------|--|---|
| NIVEAU 1 | <ul style="list-style-type: none"> Assure une mise en conformité Simple à mettre en place à condition de connaître le type de véhicule | <ul style="list-style-type: none"> Des moyennes nationales : aucun lien avec l'activité réelle de l'entreprise Toléré jusqu'en 2016 |
| NIVEAU 2 | <ul style="list-style-type: none"> Des moyennes de l'entreprise (plus en phase avec l'activité) | <ul style="list-style-type: none"> Des moyennes encore très globales |
| NIVEAU 3 | <ul style="list-style-type: none"> Une valorisation plus importante | <ul style="list-style-type: none"> Nécessite une étude poussée en amont |
| NIVEAU 4 | <ul style="list-style-type: none"> Données les plus précises | <ul style="list-style-type: none"> Nécessite de l'informatique embarquée |

Chaque niveau de valeur est combinatoire. On peut donc choisir plusieurs niveaux de valeur dans une même règle de calcul.

a) Le cas de l'affrètement

- Soit l'affrété fournit l'information CO₂ et le transporteur saisie manuellement cette valeur
- Soit le transporteur calcule lui-même les informations CO₂ à partir de valeurs par défaut renseignées dans la fiche Tiers.

b) La transmission de l'information CO₂ à son client

Les méthodes possibles de communication de l'information sont multiples.

L'obligation d'information peut être effectuée au moyen de tout document remis ou mis à disposition du bénéficiaire sur un support réel ou dématérialisé : il peut s'agir d'un devis (communication ex-ante), d'une facture ou de tout autre document spécifique.

Beaucoup de prestataires choisissent de faire figurer cette information sur la facture.

Seul le report standard aura l'indicateur CO₂ en pied de factures. Pour tout report personnalisé il y a un temps de paramétrage à prévoir. Néanmoins attention, dans le cas de l'affrètement, il faut s'assurer que l'affrété aura transmis l'information CO₂ au transporteur avant émission de la facture. Un report par client peut être une méthode plus facile à mettre en place pour transmettre cette information.



3) Les bonnes questions à se poser pour bien appliquer cette nouvelle obligation

- *Sur quels niveaux de valeurs le client décide-t-il de s'orienter ?*

En standard, notre module répondra aux niveaux 1 et 2 pour une mise en conformité optimale. Néanmoins certaines valeurs de niveaux 3 ou 4 sont réalisables, mais nécessitent une analyse en amont avec le chef de projet.

Attention les valeurs peuvent être combinatoires entre elles.

- *Quel calcul Km le client souhaite-t-il utiliser ?*

Nous proposons une cartographie intégrée au TMS permettant de répondre à la problématique du CO₂ via une simulation du nombre de KM. L'utilisation du CNR est possible, ainsi que le lien avec l'informatique embarquée, tout dépend du niveau de précisions attendu par notre client.

- *Sur quel document décide-t-on de faire figurer l'information CO₂ et quand ?*

Le transporteur a 2 mois pour transmettre à son client cette information et se mettre en conformité. Elle peut apparaître sur tous types de documents (devis, facture, report, etc...).

Attention néanmoins, il faut connaître le type de véhicule qui sera utilisé.

Il est indispensable de préciser sous quelle forme on souhaite communiquer cette information.