

# Obligation d'information CO2 des prestations de transport: de la réglementation aux pratiques

Nathalie Fabbe-Costes

► **To cite this version:**

Nathalie Fabbe-Costes. Obligation d'information CO2 des prestations de transport: de la réglementation aux pratiques. Supply Chain Magazine, Supply Chain Magazine, 2017, pp.100-101. hal-01562370

**HAL Id: hal-01562370**

**<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01562370>**

Submitted on 14 Jul 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Obligation d'information CO<sub>2</sub> des prestations de transport de la réglementation aux pratiques

Lors du Grenelle de l'environnement, le Transport Routier de Marchandises (TRM) a été stigmatisé comme une activité logistique responsable d'importantes émissions de gaz à effet de serre (GES), notamment de CO<sub>2</sub>. Après avoir invité les transporteurs à s'engager dans des programmes de réduction d'émission de CO<sub>2</sub>,<sup>1</sup> l'État leur a imposé, en 2011, l'affichage des émissions de CO<sub>2</sub>. Ce dispositif, entré en application en 2013, doit inciter à changer les pratiques, non seulement au niveau du TRM, mais plus largement au niveau des chaînes logistiques. Ce billet présente les résultats du programme de recherche Adesict (voir encadré page suivante) qui participe de la démarche d'évaluation de ce dispositif.

Dans le secteur du transport en France, le décret 2011-1336, mis en place depuis octobre 2013, porte sur l'obligation d'information des émissions de CO<sub>2</sub> des prestations de transport ayant un point d'origine ou de destination sur le territoire français. Ce dispositif impose aux entreprises de transport le calcul et la diffusion des émissions de CO<sub>2</sub> liées à chaque opération de transport aux bénéficiaires de la prestation (chargeurs). Il vise à inciter les parties prenantes à reconsidérer leur choix en matière de logistique durable, notamment pour ce qui concerne les choix de transport, et à coordonner leurs efforts de réduction d'émission de CO<sub>2</sub>. Jusqu'en 2013, l'information environnementale dans le secteur du transport relevait plutôt de démarches volontaires (labellisation, notation, certification). Ainsi, le caractère obligatoire de l'information CO<sub>2</sub> Transport en France constitue une innovation.

### **Le projet Adesict : évaluer l'application du décret**

Le projet Adesict s'articule autour de différentes questions soulevées par l'application de ce dispositif réglementaire et de son impact. Pour l'Etat qui a publié ce décret tout comme pour l'Ademe qui observe son application, ce nouveau règlement pose en effet de nombreuses questions :

■ Quelles sont les pratiques, les motivations et les freins à la réduction de CO<sub>2</sub> dans les chaînes

logistiques et au niveau du TRM (indépendamment du décret) ?

■ Quelle est l'application effective du décret et l'usage fait de l'information CO<sub>2</sub> ?

■ Quels sont les motivations et les freins à l'application du décret par les prestataires de transport ?

■ Quel rôle jouent les différentes parties prenantes, notamment les bénéficiaires de la prestation transport, dans cette mise en œuvre ?

■ Le calcul et la diffusion de l'information CO<sub>2</sub> a-t-elle (ou pourrait-elle avoir) une influence sur le comportement des acteurs et leurs pratiques logistiques ?

### **L'application du décret et son impact : les résultats de la recherche**

Le projet Adesict a développé 4 approches méthodologiques complémentaires (voir tableau page suivante) qui convergent vers des résultats saillants. L'engagement « développement durable » des entreprises se généralise, s'institutionnalise et... se concrétise par de nombreuses actions. Les entreprises affichent clairement leur volonté de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, mais celle-ci n'est pas toujours assortie d'objectifs et de systèmes de mesure, ce qui nous semble, de fait, limiter la portée de cet engagement. Les entreprises « engagées » n'ont cela dit pas attendu le décret pour essayer d'évaluer et/ou réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub> ! Le décret est par ailleurs connu de tous, mais pas nécessairement dans ses détails. Son application (calcul, communication et usage de l'information CO<sub>2</sub>) est pourtant faible ; la qualité et l'homogénéité des données CO<sub>2</sub> semble notamment poser problème. La question des méthodes de calcul et

<sup>1</sup> Voir Décret no 2011-1336 du 24/10/2011 relatif à l'information sur la quantité de CO<sub>2</sub> émise à l'occasion d'une prestation de transport. Publié au Journal Officiel de la République Française le 25/10/2011.



**Nathalie Fabbe-Costes**  
Professeur des Universités,  
Directrice du Cret-Log,  
Aix-Marseille Université (AMU)  
nathalie.fabbe-costes@univ-amu.fr

des outils disponibles pour mettre en œuvre l'affichage est également jugée déterminante pour améliorer le niveau de précision des informations. L'usage de plateformes collaboratives, de même que l'automatisation du calcul CO<sub>2</sub> dans les TMS, semblent constituer des pistes de travail pertinentes. Au total, ce dispositif législatif coercitif est jugé complexe, inadapté (la France n'est pas toujours considérée comme la bonne échelle de travail en la matière) et insuffisant (en l'absence de dispositif de contrôle/sanction). L'évolution observable des pratiques que ce soit d'affichage et/ou de réduction résulte alors d'une combinaison de pressions de nature coercitive (le décret, les attentes des clients...), mimétique (que font nos concurrents ?) et normative (quels standards ? quels codes de bonnes pratiques ?). La coercition par les clients et parties prenantes apparaît en outre potentiellement plus efficace que celle exercée par l'état. Les entreprises ont tendance à imiter les pratiques qui ont fait leurs preuves et l'élaboration de référentiels, labels, standards pourrait les inciter à une plus grande conformité. Pour de nombreux acteurs, l'application du décret ne doit pas être une fin en soi, l'important est d'effectivement réduire les émissions de CO<sub>2</sub> !

### Des résultats décevants qui questionnent le « pouvoir » du décret

La mise en place du décret sur l'information CO<sub>2</sub> transport par les entreprises de TRM peut être jugée décevante et son impact sur l'évolution des pratiques intra et inter-organisationnelles dans la chaîne logistique, faible. Le décret fait partie d'un ensemble de dispositifs qui doivent être mieux interconnectés et mis en cohérence pour produire des synergies ; c'est le cas notamment des dispositifs d'en-

## Le projet Adesict

Le projet Adesict (Analyse Dynamique des Effets Structurels de l'Information CO<sub>2</sub> Transport dans la relation Chargeur/Transporteur), financé par l'Ademe (Convention n°1466C0059), s'est déroulé de 2014 à 2017. Il a été réalisé par un consortium composé de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour, l'Université d'Aix-Marseille et l'entreprise Consoptima. Le projet a été coordonné par Gisèle Mendy-Bileck (IAE de Bayonne, CREG, UPPA). L'équipe du Creg, était composée de Nathalie Touratier, Karim Machat et Jacques Jaussaud. L'équipe du Cret-Log, coordonnée par Nathalie Fabbe-Costes, était composée de Christine Roussat, Eлоdie Kacioui-Maurin, Jennifer Lazzeri et Cendrine Fons. Valérie Gacogne (Complexio) et Arnaud Bilek (Consoptima) étaient également associés au projet. Les résultats ont été présentés à la SITL le 16/03/2017

<http://www.sitl.eu/fr/Sessions/41256/Obligation-dinformation-CO2-des-prestations-de-transport-de-la-reglementation-aux-pratiques-Bilan-et-perspectives-du-projet-Adesict>.

## Tableau : Les 4 phases du projet Adesict

<p><b>Phase 1</b> 51 entretiens qualitatifs avec diverses parties prenantes de chaînes logistiques dans divers secteurs</p>	<p><b>Etat des lieux sur les motivations, freins, difficultés</b> et pratiques à la mise en place du dispositif, analyse des rôles des différentes parties prenantes</p>
<p><b>Phase 2</b> Enquête nationale centrée sur les transporteurs et les PSL - 184 répondants</p>	<p><b>Quantifier</b> les résultats Phase 1 et identifier les facteurs d'influence sur le changement des comportements des acteurs</p>
<p><b>Phase 3</b> Etude de cas d'une plate-forme collaborative (Carbologic) 3 entreprises de TRM retenues avec 2 types de clients</p>	<p><b>Mesurer les effets</b> d'une plate-forme de communication collaborative sur l'information CO<sub>2</sub> transport. Comparaison des bases d'informations CO<sub>2</sub> des années 2013 et 2016</p>
<p><b>Phase 4</b> Utilisation de la théorie dynamique des systèmes à des fins prospectives</p>	<p><b>Modéliser et simuler</b> dans le temps les dynamiques du dispositif en place en étudiant trois scénarios d'actions incitatives différenciés</p>

gagements volontaires (Objectif CO<sub>2</sub>, Fret21, engagements commissionnaires, chartes logistique urbaine). A l'heure où le dispositif législatif vient d'être étendu aux gaz à effets de serre, il est urgent d'avancer dans la (co-) construction du dispositif. Plusieurs questions se posent. Comment attester de la conformité de la méthode utilisée et de la qualité des données ? Comment développer le calcul sur la base de données réelles plutôt que de valeurs par défaut ? Quelles solutions pratiques permettront de communiquer les informations par chaque prestataire à l'ensemble de ses clients, et la récupération par chaque donneur d'ordre des informations de l'ensemble de ses prestataires ? Autant de questions qui ne doivent pas masquer celle des enjeux au partage de ces données souvent considérées comme stratégiques pour les acteurs ! ■