

CHARTE DE L'OBSERVATOIRE ENERGIE ENVIRONNEMENT DES TRANSPORTS

Préambule

Le Président de la République a initié le 21 mai 2007, une démarche originale : le « Grenelle Environnement », réunissant pour la première fois l'Etat, les collectivités locales, les syndicats, les entreprises et les associations afin de définir une feuille de route en faveur de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables.

A l'issue des trois premières phases du Grenelle Environnement, la proposition de créer un observatoire des transports a été retenue. Cette mesure est décrite de la façon suivante dans le document récapitulatif des tables rondes tenues les 24, 25 et 26 octobre 2007:

Engagement n°13 Créer un **observatoire des transports** associant les parties prenantes pour évaluer les émissions selon une méthodologie commune et permettre ensuite l'affichage obligatoire des émissions de gaz à effet de serre des commandes et prestations de transport. Réaliser des éco-comparateurs. Le promouvoir à l'échelon européen.

A travers cet engagement, c'est l'appropriation de la problématique environnementale par les acteurs du secteur des transports qui est en jeu. On peut alors envisager que les décisions ne seront plus seulement guidées par le critère économique, mais aussi par le critère environnemental.

La présente charte a pour objet de concrétiser cet engagement. Elle expose notamment les missions, et l'organisation de l'observatoire des transports, et vise à être ratifiée par chaque organisme participant à son conseil de validation.

Article 1. Dénomination

Compte tenu des missions principales identifiées, de l'intérêt d'adopter une dénomination qui évoque ces missions, et de l'existence d'autres observatoires des transports, la dénomination retenue, moins générale que « Observatoire des Transports », est celle d' « **Observatoire Energie Environnement des Transports** », et le sigle **OEET**.

Article 2. Missions et objectifs

L'enjeu de la création de ce nouvel observatoire est l'élaboration, à partir de l'existant, de méthodes, de données et d'indicateurs « transport – énergie - environnement » qui soient fiables, transparents, pertinents, incontestables.

Ce besoin a été identifié à **deux niveaux** différents et complémentaires : **outils à destination des individus** et des entreprises d'une part, et **outils de politique publique** d'autre part.

Concernant les outils destinés aux individus et aux entreprises, il s'agira :

- d'élaborer et expérimenter des méthodes et des règles de « **comptabilité carbone** » des transports dans les entreprises permettant l'instauration de **l'affichage obligatoire des émissions de gaz à effet de serre** des commandes et prestations de transport, et le développement des pratiques de **publication des émissions de gaz à effet de serre** des entreprises,
- de poursuivre le développement des méthodes et des outils d'évaluation des consommations d'énergie, des émissions de polluants, de bruit et des autres nuisances, applicables à la réalisation de diagnostics (existant) ou à l'étude de projets (réorganisations, transferts modaux),
- de poursuivre le développement des outils d'aide à la décision à caractère multimodal (type « **éco-comparateurs** » voyageurs),

Un suivi des démarches d'engagements volontaires de réduction des émissions de gaz à effet de serre des entreprises (chargeurs et transporteurs) ainsi que la définition de critères de labellisation des entreprises de transport de marchandises pourra être réalisé dans le cadre de l'observatoire.

Au niveau des politiques publiques, pour lequel on distinguera les trois niveaux (local : agglomération ou région, national, européen), il s'agira de :

- quantifier et actualiser en valeur absolue et en valeur relative les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants, mode par mode, et au sein de chaque mode par catégorie de flux et segment de marché mettant en lumière les impacts énergétiques et environnementaux aux côtés des autres critères habituellement pris en compte, et faire apparaître la répartition entre voyageurs et marchandises.
- élaborer une méthode d'évaluation de l'impact des nouveaux services associés à une amélioration ou une réalisation d'infrastructures de transport, notamment en estimant les impacts globaux et locaux des reports modaux ainsi engendrés ; alimenter le SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport) sur les aspects énergie et environnement de l'évaluation des projets,
- développer un outil d'orientation et, le cas échéant, de réorientation et de correction des mesures engagées ou à engager à l'appui de la politique de lutte contre le changement climatique,
- élaborer une méthode d'évaluation de politiques territoriales de transport,
- proposer des améliorations éventuelles concernant la fréquence de certaines enquêtes et informations statistiques.

Pour les deux niveaux, il sera tenu compte des éléments méthodologiques déjà existants relatifs à la comptabilité énergétique et à l'estimation des émissions dans le cadre des conventions et protocoles nationaux et internationaux (pollution transfrontalière, changement climatique) et des directives ou décisions européennes, notamment celles relatives au mécanisme de surveillance des émissions de GES et des indicateurs associés qui constituent également des éléments d'aide à la décision (cf. aussi au plan national le plan climat, les projets domestiques, etc.).

L'objectif de l'OEET est d'assurer une cohérence entre les différents produits délivrés par l'OEET et ceux produits dans les contextes cités ci-dessus.

Les livrables répondants aux besoins identifiés ci-dessus peuvent être classés en différentes catégories :

- des méthodologies et règles,
- des outils (logiciels),
- des indicateurs,
- des évaluations.

Ces livrables contiennent, le cas échéant, des recommandations à l'attention des acteurs pertinents dans les domaines de la recherche, des statistiques, etc. afin d'aider à l'amélioration des connaissances nécessaires au développement des activités de l'OEET.

Pour une grande visibilité dans la diffusion des résultats, des publications ou un support du type site Internet pourront être réalisés. Par ailleurs, l'exploitation des résultats méthodologiques au niveau européen devra faire l'objet d'une attention particulière tant en appui aux négociations au

sein de l'Union Européenne et de la Commission européenne qu'en perspective de la normalisation des conventions et des bonnes pratiques auprès des organismes qualifiés.

Si l'objectif est bien d'atteindre un haut niveau de connaissance et d'évaluation, il ne sera pas possible d'y répondre dès la mise en place de l'observatoire. Ce dernier s'inscrit dans **une démarche d'amélioration continue et de progressivité**. Les données et livrables produits ont vocation à être améliorés continuellement en fonction des apports des participants.

Article 3. Périmètre d'investigation de l'observatoire

L'observatoire portera son attention sur les points suivants :

- concernant l'objet des travaux :
 - les transports (flux de personnes ou de marchandises), quels que soient les modes de transports et les usages,
 - les infrastructures de transport : des méthodes d'évaluation de l'impact des projets de nouvelles infrastructures devront être développées (trafics et aspects énergie / environnement)
- concernant les aspects énergétiques et environnementaux :
 - sur l'énergie et gaz à effet de serre directs (Kyoto) dans un premier temps
 - sur les polluants réglementés et le bruit dans un deuxième temps,
 - sur les autres polluants dans un troisième temps
 - l'approche « du puits à la roue » sera prise en compte si besoin
 - d'autres impacts pourraient être considérés également ultérieurement.
- concernant le périmètre géographique des outils à élaborer :
 - les travaux se situent dans un cadre national. Il sera cependant nécessaire de prendre en considération les orientations et décisions européennes, et de veiller à ce que les travaux dont l'observatoire a l'initiative puissent être promus au niveau européen.
 - La cohérence avec les travaux et produits existants notamment au plan international sera donc un point d'attention permanent.

Article 4. Principes généraux dans la conduite des travaux

Les travaux menés dans le cadre de l'observatoire seront guidés par les principes suivants :

- **Neutralité** garantie par une **représentation équilibrée** dans la continuité de la méthode de travail du Grenelle Environnement
- **Rigueur** et **pertinence scientifique**
- **Expertise ouverte, diversifiée sur les champs de l'environnement, de l'énergie et du développement durable**
- **Echanges** entre l'ensemble des parties prenantes du transport et de la logistique
- **Réflexion** pour intégrer le développement durable dans l'ensemble des politiques des transports
- **Rassemblement** de bases de données validées
- Respect de la **confidentialité** des données
- **Développement** de méthodes d'évaluation et d'outils d'aide à la décision

Article 5. Articulation de l'observatoire avec l'existant

Il existe déjà, dans le domaine des transports, des statistiques, des enquêtes annuelles, des outils d'évaluation ... Citons notamment :

- les travaux du SOeS pour la commission des comptes des transports de la nation sur les parcs et les trafics,
- les travaux de l'observatoire de l'énergie pour les bilans énergétiques

- les travaux du CITEPA destinés à l'élaboration des bilans nationaux officiels des émissions et notamment de l'effet de serre et des polluants locaux dus aux transports
- les études sur l'efficacité énergétique des différents modes de transport,
- les outils d'évaluation de l'impact des infrastructures (logiciel IMPACT ADEME),
- les outils et des méthodes de quantification des émissions de gaz à effet de serre des transports (Méthode Bilan Carbone[®] » et « Module GES Transports ADEME EpE »),
- les « éco-comparateurs ».

Ces travaux constituent soit des sources élémentaires (bases de données), soit des produits élaborés (études, bilans, logiciels).

Enfin, des transporteurs de marchandises sont déjà engagés dans des démarches de réduction volontaire des émissions de CO₂.

Il s'agira d'une part que ce nouvel observatoire s'appuie sur les structures, connaissances et démarches existantes, et d'autre part que les investigations plus poussées qu'il mènera dans les directions fixées par le Grenelle viennent compléter les connaissances sur l'énergie et les impacts environnementaux des transports.

Article 6. Organisation

L'observatoire est piloté par un **conseil de validation**, chargé de valider les outils, méthodes et limites d'usage des travaux de l'observatoire. Il rassemble des représentants des catégories suivantes :

- collectivités territoriales
- usagers des transports de voyageurs
- utilisateurs de transport de marchandises
- organisations non gouvernementales
- syndicats de salariés du secteur des transports
- entreprises de transports publics de voyageurs
- entreprises de transport de marchandises
- mode ferroviaire
- mode aérien
- mode fluvial
- mode maritime
- gestionnaires d'infrastructures
- Etat
- personnalités qualifiées

et inclue le bureau de l'observatoire (défini ci-dessous).

Ce conseil de validation est animé par un **président**, personnalité extérieure aux organismes présents dans l'observatoire, issu du milieu politique ou scientifique.

Les travaux de l'observatoire sont menés au sein de **commissions techniques**, mises en place en tant que de besoin selon les sujets à traiter. Leur composition est variable selon les sujets à traiter et rassemblent des **experts** et ont pour tâche une revue des données et de proposer des méthodes à la validation du conseil de validation. Deux commissions techniques sont d'ores et déjà mises en place :

- une **commission technique « voyageurs »** : élabore les éléments spécifiques voyageurs
- une **commission technique « marchandises »** : élabore les éléments spécifiques marchandises

Les experts participants aux commissions techniques sont sélectionnés par le bureau et peuvent être issus d'organismes extérieurs au conseil de validation.

Le **bureau** rassemble, autour du président du conseil de validation, les représentants permanents des trois organismes chargés d'animer l'observatoire et d'assurer son secrétariat :

- l'ADEME,
- l'organisme chargé de réaliser les inventaires nationaux d'émissions,
- les services statistiques ministériels chargés des transports et de l'énergie.

Il participe au conseil de validation, auquel il rapporte les conclusions des travaux des comités techniques et lui soumet les livrables. Il assure également la diffusion de ces livrables dans les organismes et instances extérieurs à l'observatoire. Enfin, il veille à maintenir la cohérence entre les orientations méthodologiques des deux commissions techniques.

Article 7. Ratification, représentant et signature

La présente charte est ratifiée par chacun des membres du conseil de validation de l'observatoire.

Organisme :

Nom du représentant au Conseil de Validation :

Signature et tampon :

Fait à le