# Approche(s) méthodologique(s) de référence(s)

## Méthode de référence pour la réalisation d'un bilan d'émission de GES Scope 1&2

Il existe en Régions trois méthodes d'estimation des émissions de GES territoriales du secteur des transports :

1. L’estimation à partir du trafic des véhicules (comptages et/ou modélisation), préconisée pour l’établissement des **"Inventaires cadastraux"** décrite dans le guide méthodologique pour l’élaboration des inventaires territoriaux des émissions atmosphériques (ou guide PCIT2).
2. L’estimation des émissions de GES territoriales par ventilation des données de ventes de carburants, appelée aussi approche **"en livraison"** [1].
3. L’estimation des émissions de GES dites "**en responsabilité"** à partir d’une modélisation des flux de personnes et de marchandises basée sur l’activité des habitants et des entreprises d’un territoire, que le flux de transport ait lieu sur le territoire ou en dehors.

> **Les deux approches** (cadastrales et livraison) **ci-dessus mentionnées sont toutes deux reconnues comme applicables à des fins d’estimation des émissions de GES cadastrales du secteur des transports**, la seconde devant néanmoins être appliquée dans un cadre plus restrictif développé ci-après (cf. § procédure opérationnelle de traitement des données) du fait des limites liées à la granulométrie des données disponibles pour réaliser une approche fiable des émissions de GES à l’échelle territoriale.

L’approche « en responsabilité » ne correspond pas à une comptabilité cadastrale des émissions de GES. Elle est donc écartée des approches de référence dans ce cadre. Elle sera développée dans le cadre des approches complémentaires visant à l’estimation des émissions importées (ou Scope 3).

## Limites d'interprétation des indicateurs issus de l'application de l'approche de référence

Une lecture strictement réduite au périmètre dit « cadastral » des consommations et émissions de GES peut limiter la compréhension des enjeux climatiques du secteur des transports (ex : flux subit autoroutiers ou maîtrisés) et focaliser les objectifs d'atténuation des émissions de GES sur les actions de réduction des pressions (modification des parts modales, renouvellement du parc de véhicules, de motorisation et de réglementation contrainte (ZFE)…) au détriment d'actions portant sur les causes que permettent une compréhension avancée des flux au sens provenance, destination (besoins de mobilité, flux générés par la consommation, etc.).

Conformément aux recommandations de l'Ademe en matière de diagnostic PCAET, un complément au diagnostic portant sur l'estimation des émissions indirectes/importées est donc recommandé.

> Il est recommandé une certaine prudence dans l'interprétation des séries temporelles des indicateurs territoriaux en approche "en livraison" dans la mesure où la ventilation des données nécessaire à son application induit une incertitude plus forte des résultats que les approches explicitées dans le guide PCIT2. De plus, la ventilation conduit à un lissage des tendances constatées à l'échelle départementale qui peut masquer la spécificité de certaines situations/évolutions à petite échelle.

# Compatibilité de l'approche de référence avec le bilan national

L'inventaire national des émissions de GES conduit par le Citepa au titre de la CCNUCC et du protocole de Kyoto s'appuie sur les données de ventes de carburant croisées avec une reconstitution des flottes de véhicules et des flux et consommations énergétiques associées pour chaque sous-secteur.

La modélisation permet notamment, pour les transports aérien et maritime une distinction du trafic domestique ou international imposée par l'application des cadres de rapportages internationaux, mais aussi pour l'ensemble des modes de transport une estimation des émissions énergétiques et non énergétiques par type de véhicule ou de flux.

Si l'approche générale des émissions de GES nationale (inventaire cadastral) est globalement comparable avec les approches territoriales actuelles, il est cependant nécessaire pour des granulométries micro de s'écarter en partie des cadres de rapportage recommandés par la CCNUCC appliqués par le Citepa pour les raisons suivantes :

Sur le transport routier, le calage énergétique des modélisations sur les ventes de carburant ne doit pas être systématique en fonction des situations du fait de l'absence de données de ce type à l'échelle locale et du fait également des particularités de certains territoires (territoires

transfrontaliers notamment).

Sur le transport aérien et maritime, la distinction des flux dits domestiques, des flux internationaux est encore difficilement applicable faute de données disponibles pour certains territoires.

---

[1] Les spécifications des inventaires d’émissions CCNUCC requièrent pour le transport routier un calage énergétique sur les ventes de carburant routier. Cette méthode est utilisée par le CITEPA pour quantifier et rapporter les émissions de la France. Elle permet d’éviter tout double compte entre les états.

[2] La compatibilité nécessaire entre la comptabilité des polluants atmosphériques et des GES est notamment à la base d’un découpage particulièrement complexe entre le transport dit international ou domestique et les volumes à considérer selon la zone d’approche du véhicule (aérien et maritime) dont la logique peut être difficilement compréhensible en matière de bilan GES.

---

Revision #8
Created 11 May 2023 08:30:01 by Thomas Paysant Leroux
Updated 11 May 2023 09:37:07 by Thomas Paysant Leroux