

Guide général de la démarche Objectif CO₂

Décembre 2012



Charte d'engagements volontaires
de réduction des émissions de CO₂
du transport routier de marchandises





Sommaire du guide général

1- Le contexte énergétique et environnemental du transport routier de marchandises	3
1.1 Le transport routier de marchandises : un maillon économique indispensable.....	3
1.2 Des impacts énergétiques et environnementaux importants.....	4
1.2.1 Des émissions unitaires de polluants en régression grâce à la réglementation des normes Euro.....	4
1.2.2 Une consommation d'énergie globale en hausse.....	5
1.2.3 Une nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre.....	5
2- La maîtrise de la consommation de carburant : une nécessité économique et environnementale pour les entreprises du TRM	7
2.1 De nombreux paramètres influencent la consommation de carburant des véhicules.....	7
2.2 Le suivi des consommations : un impératif pour mieux gérer son poste carburant et les émissions de CO ₂ de son activité transport.....	7
3- La charte d'engagements volontaires Objectif CO₂	8
3.1 Une démarche globale et structurante pour les entreprises du TRM.....	8
3.2 Périmètre de la démarche.....	9
3.3 Les attentes des entreprises.....	9
3.4 Schéma général de la démarche : les 4 étapes.....	10
4- Étape 1 : Préparer le projet	11
4.1 Les conditions de réussite.....	11
4.2 L'« autoévaluation » ou la validation des préalables.....	12
4.3 Les soutiens externes à l'entreprise.....	13
4.3.1 Les directions régionales de l'ADEME.....	13
4.3.2 Les Directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).....	13
4.3.3 Les Conseils régionaux.....	13
4.3.4 Les bureaux d'études spécialisés.....	13
5- Étape 2 : Réaliser le diagnostic CO₂	14
5.1 Les pré-requis de la charte.....	14
5.2 Les indicateurs de performance environnementale.....	15
5.3 Les objectifs du « diagnostic CO ₂ ».....	16
5.4 Les outils et méthodes.....	16
5.4.1 Le cahier des charges « Diagnostic CO ₂ ».....	17
5.4.2 L'outil Web en ligne sur le site Internet www.objectifco2.fr	17
5.4.3 Les Fiches Actions.....	19
5.5 Qui peut réaliser le diagnostic CO ₂ ?.....	25
5.6 Comment se faire aider ?.....	25
6- Étape 3 : La validation du diagnostic CO₂ et la signature de la charte	26
6.1 La validation de l'intégration de l'entreprise dans la démarche.....	26
6.2 La signature de la charte Objectif CO ₂	27
7- Étape 4 : La mise en œuvre et le suivi des engagements	28
7.1 L'accompagnement par les actions de communication / sensibilisation internes.....	28
7.2 La pérennisation de la démarche.....	28
7.3 Le maintien de l'élan.....	28
7.4 Le suivi du plan d'actions.....	29
7.5 L'évaluation annuelle de la situation de l'entreprise et le bilan à 3 ans.....	29
8- ANNEXE 1 : Charte d'engagements volontaires Objectif CO₂	30
8.1 Exemple de la charte à signature tripartite.....	30
9- ANNEXE 2 : Les sites Internet de référence	31
10- ANNEXE 3 : Les partenaires institutionnels	32
Le MEDDTL.....	32
L'ADEME.....	32
11- ANNEXE 4 : Les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)	33
12- ANNEXE 5 : Les implantations de l'ADEME	34

1- Le contexte énergétique et environnemental du transport routier de marchandises

1.1 Le transport routier de marchandises : un maillon économique indispensable

Le transport routier de marchandises représente en France environ 37 000 entreprises, 557.000 poids lourds (véhicules routiers avec un PTAC \geq 3,5 tonnes), 5 869 000 véhicules utilitaires légers (dont seulement 400 000 véhicules ont un usage de transport de marchandises) et 349.000 emplois¹. Les entreprises de transport routier de marchandises sont présentes sur l'ensemble du territoire, elles contribuent fortement à la dynamique économique de l'ensemble des régions et de leurs échanges. Il s'agit d'un secteur soumis à une très forte concurrence qui intervient sur un marché fortement libéralisé.

C'est aujourd'hui le mode dominant dans les échanges intérieurs français. En 2011, il représentait 88,3% du trafic terrestre de marchandises (hors oléoducs).

Parts modales pour le transport de marchandises (hors oléoducs, yc transit)

en % des tonnes-kilomètres

	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Transport routier	66,9	76,5	81,0	81,3	87,0	87,4	87,6	87,7	88,2	89,1	88,3
Transport ferroviaire	29,2	20,6	16,9	16,6	10,9	10,6	10,5	10,4	9,6	8,6	9,5
Navigation fluviale	4,0	2,8	2,1	2,1	2,1	2,0	1,9	1,9	2,2	2,3	2,2
Tous modes (Gt-km)	192,1	253,3	284,8	347,5	374,8	390,1	403,9	388,7	336,3	349,6	358,0

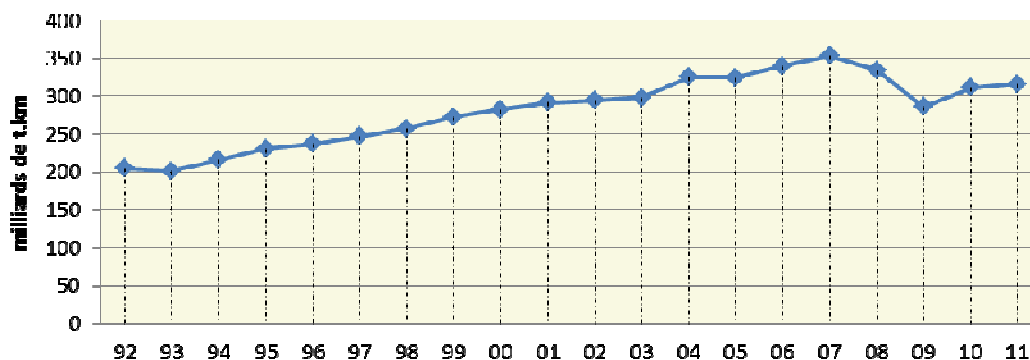
Sources: MEDDE / Compte de transports en 2011 / SOeS d'après Eurostat, DGEC, VNF

Champ: Pour l'ensemble des modes, il s'agit des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français (transport intérieur). Le transport routier regroupe les transports réalisés par les véhicules de pavillon français (plus et moins de 3,5 tonnes de PTAC) ainsi que ceux réalisés par les poids lourds des autres pavillons européens, le pavillon étant défini comme le pays d'immatriculation du poids lourd.

Cette position dominante a été acquise en grande partie grâce à ses atouts en termes de flexibilité, fiabilité et compétitivité. La qualité des infrastructures routières françaises, des flux de moins en moins massifiés et un prix du pétrole "bon marché" ont été également des facteurs déterminants dans cet essor.

Par ailleurs, la France, au carrefour des principales routes européennes, supporte une grande partie du trafic intra-européen. Après une augmentation des trafics jusqu'en 2007 (+82% par rapport à 1990), le transport routier de marchandises réalisé par les poids lourds a cependant diminué en 2008 puis 2009, puis remonté légèrement en 2010 et 2011².

Transport terrestre intérieur routier de marchandises



¹ Source : Chiffres clés du transport, MEDDE, Edition 2012

² Source : Commission des comptes des transports de la nation en 2011, MEDDE/CGDD, Juillet 2012

Le transport routier de marchandises en **compte d'autrui** est représenté en France par différents métiers bien distincts :

- **La messagerie / l'express.** L'activité de messagerie / fret express consiste en la collecte et la livraison au destinataire de colis de moins de 3 tonnes, avec groupage et dégroupage des envois pour effectuer le transport. Au sein de cette activité, on distingue :
 - la messagerie « traditionnelle » (transport du colis en plus de 24 heures) ;
 - l'« express » (enlèvement avant 18 h pour livraison le lendemain avant 12h).
- **Le transport de lot complet.** C'est le transport routier de marchandises en camion complet, sans passage à quai intermédiaire.
- **Le transport de lots partiels.** Le transport de lots partiels nécessite plusieurs points de chargement et/ou de distribution.
- **La location avec chauffeur.** La location avec chauffeur consiste à mettre à disposition du client un véhicule accompagné d'un conducteur.
- **Le déménagement** pour le compte de professionnels ou de particuliers.

Par ailleurs, les marchandises peuvent être transportées pour **compte propre**, lorsqu'elles sont la propriété de l'entreprise ou a été vendue, achetée, louée, produite, extraite transformée ou réparée par elle et est transportée par cette entreprise, pour ses besoins propres, à l'aide de ses propres véhicules et conducteurs ou de véhicules pris en location avec ou sans conducteur. Dans ce cas, l'activité de transport n'est exercée qu'à titre accessoire.

1.2 Des impacts énergétiques et environnementaux importants

1.2.1 Des émissions unitaires de polluants en régression grâce à la réglementation des normes Euro

En matière de polluants atmosphériques, la responsabilité du secteur des transports dans les émissions atmosphériques nationales est loin d'être négligeable avec, par exemple pour l'année 2010, 59% des émissions de NOx (oxydes d'azote) et 22% des émissions de CO (monoxyde de carbone). La part des poids lourds diesel représente 38.8% des émissions de NOx et 4,6% des émissions de CO du secteur des transports³.

Cependant, depuis 1990, une réglementation européenne (les normes EURO) s'est imposée aux constructeurs de véhicules de transports routiers de marchandises. Elle fixe, selon un calendrier précis, des plafonds d'émissions de plus en plus bas sur quatre polluants locaux (NOx, CO, HC et particules). Depuis octobre 2009, les véhicules lourds mis sur le marché doivent répondre à la norme Euro V. Cette dernière impose que le moteur d'un véhicule neuf ne doit pas dépasser par exemple 2 g.NOx/kWh soit un plafond d'émission sept fois moindre que celui de la norme euro 0 en 1990.

C'est en grande partie grâce à ce durcissement des normes que les quantités globales de polluants réglementés émises par le parc ont pu être diminuées. Mais, compte tenu de l'augmentation des trafics et du renouvellement des flottes de véhicules, les émissions globales des poids lourds entre 1990 et 2006 ont diminué de 7% pour les NOx, 16% pour le CO, 43% pour le HC et 37% pour les particules.

Cette réglementation permet progressivement de maîtriser la pollution atmosphérique (problématique de santé publique plutôt locale) malgré l'augmentation des trafics, mais n'agit pas sur les émissions de CO₂ (principal gaz à effet de serre).

³ Source : CITEPA, Rapport SECTEN, Avril 2012

1.2.2 Une consommation d'énergie globale en hausse

Le secteur des transports dans son ensemble (marchandises et voyageurs) contribue fortement à l'accroissement de la consommation d'énergie en France. La part du secteur dans la consommation finale totale d'énergie est aujourd'hui de 30%, contre seulement 13% en 1960 et l'on observe un quasi doublement de sa consommation depuis 1973. Le transport routier (voitures particulières, véhicules utilitaires et poids lourds) domine le bilan énergétique puisqu'il représente 81% de la consommation d'énergie, tous modes de transport confondus.

La particularité du transport routier est qu'il est dépendant quasi-intégralement d'une énergie fossile (le pétrole) et d'un carburant (le gazole).

Les transports de marchandises ont été particulièrement touchés par les hausses successives du prix du pétrole : la part de l'énergie dans le coût de revient du transport routier est aujourd'hui supérieur à 25% (pour les semi-remorques de 40 tonnes sur les grandes distances) ; elle était de l'ordre de 16%, il y a dix ans. Il s'agit donc pour les entreprises de transport routier d'être très attentives au suivi de leur consommation de carburant et aux solutions technologiques et organisationnelles qu'elles pourraient mettre en œuvre pour la limiter.

1.2.3 Une nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre

En matière de lutte contre le changement climatique, en l'espace de 40 ans, les transports sont devenus le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France.

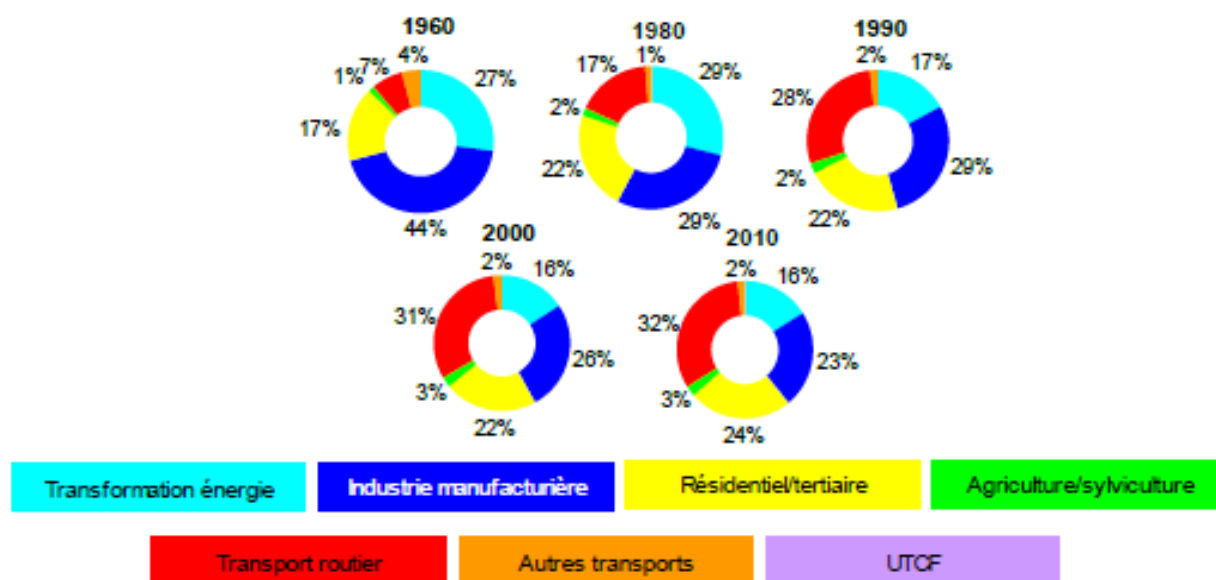
Les principaux gaz à effet de serre habituellement pris en compte sont le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), le protoxyde d'azote (N₂O), les chlorofluorocarbures (CFC), le perfluorométhane (CF₄), l'hexafluorure de soufre (SF₆).

Les émissions de gaz à effet de serre des transports sont très majoritairement dues à la consommation de produits pétroliers (et pour une part bien moindre aux fluides frigorigènes contenus dans les climatisations). Le principal gaz à effet de serre en cause est donc le CO₂.

**Un lien direct existe entre la consommation de carburant et les émissions de CO₂.
En effet, en brûlant un litre de gazole, un véhicule routier émet 3,07 kg de CO₂ ⁴**

⁴ Ce facteur d'émission prend en compte les émissions en phase de fonctionnement et celles en phase amont (émissions correspondantes aux activités d'extraction du pétrole, de son raffinage et de la distribution du carburant). Source : Arrêté du 10 avril 2012 pris pour l'application des articles 5, 6 et 8 du décret n° 2011-1336 du 24 octobre 2011 relatif à l'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion d'une prestation de transport

Le secteur des transports représentait, en 2010, 26,1% des émissions totales de gaz à effet de serre du pays. Pour ce qui est du CO₂ seul, le transport routier comptait en 2010 pour 32% des émissions nationales dont 8,3% pour les poids lourds.



CITEPA / FORMAT SECTEN – Avril 2012

Secten_niv_1_SERRE-d\CO2.xls

Figure 1 - Répartition (%) des émissions de CO₂ en France (Métropole + DOM, selon le secteur économique (Source : Inventaire des émissions de polluants atmosphériques en France. Rapport national d'inventaire SECTEN. CITEPA. 2012)

Malgré les gains unitaires en consommation de carburant des véhicules et donc la diminution de leurs émissions unitaires, les émissions globales du secteur ont augmenté du fait, principalement, de l'augmentation des trafics.

La France, signataire du protocole de Kyoto, s'est engagée à ne pas émettre, en 2012, plus de gaz à effet de serre qu'elle n'en émettait en 1990. Les conclusions du Grenelle de l'Environnement de fin 2007 ont retenu, s'agissant des transports, l'objectif de réduire de 20% d'ici 2020 les émissions actuelles de l'ensemble des transports en France (pour les ramener au niveau de 1990).

Dans le secteur du transport routier de marchandises, relever le défi de réduire les émissions de CO₂, c'est aussi relever le défi de réduire la dépendance du secteur au pétrole.

2- La maîtrise de la consommation de carburant : une nécessité économique et environnementale pour les entreprises du TRM

2.1 De nombreux paramètres influencent la consommation de carburant des véhicules

Dans un contexte de hausse régulière du prix du pétrole et de lutte contre le changement climatique, les entreprises du secteur du transport routier de marchandises ont à leur disposition une large palette de solutions permettant de réduire la consommation de carburant de leurs véhicules et ainsi leurs émissions de CO₂. Ces solutions sont technologiques (autour du véhicule et du carburant), organisationnelles (optimisation des chargements et des flux) et comportementales (autour du conducteur). Cependant, aucune n'est susceptible d'offrir seule un potentiel suffisant. Chaque action doit donc être envisagée de manière complémentaire.

Au-delà des caractéristiques du moteur proprement dit, la consommation d'un véhicule est la résultante d'une multitude de facteurs et paramètres qui peuvent influencer d'une manière ou d'une autre, dans un sens positif ou négatif.

On peut schématiquement distinguer :

- les paramètres relatifs au véhicule proprement dit :
 - la motorisation (puissance et âge du moteur) ;
 - la masse du véhicule et de sa remorque ;
 - la charge transportée ;
 - la vitesse moyenne du véhicule ;
 - l'équipement du véhicule (silhouette...) ;
 - l'entretien du véhicule ;
 - les pneumatiques (type, pression et état des pneus) ;
 - les accessoires (climatisation, écrans...) ;
- les paramètres extérieurs aux véhicules et relatifs aux conditions opérationnelles d'exploitation :
 - le mode de conduite du conducteur ;
 - les conditions climatiques (pluie, vent, froid, chaleur...) ;
 - le profil du parcours ;
 - les conditions de trafic.

2.2 Le suivi des consommations : un impératif pour mieux gérer son poste carburant et les émissions de CO₂ de son activité transport

Il sera possible de mettre en œuvre un programme de réduction des consommations de carburant adapté à l'entreprise uniquement si celle-ci a mis en place des mesures de gestion et de suivi de la consommation efficaces et structurées qui lui permettent de connaître sa situation de départ et d'évaluer l'évolution de ses performances. Savoir mesurer et suivre sa consommation de carburant permet de définir un état des lieux initial et de se fixer un objectif de réduction chiffré et réaliste, ainsi que des actions ciblées. Il s'agit de partir du principe que **tout ce qui se mesure s'améliore**.

L'économie de carburant et donc la réduction des émissions de CO₂ passe bien évidemment par la connaissance la meilleure possible des consommations par véhicule et par conducteur. Les différentes étapes pour la mise en place de cette gestion sont schématiquement les suivantes (voir pour plus de détail la fiche actions N°3 de l'axe carburant) :

- la collecte des données afin de définir des indicateurs de suivi pertinents ;
- l'analyse et l'évaluation des données collectées ;
- la gestion et l'utilisation de l'information.

3- La charte d'engagements volontaires Objectif CO₂

3.1 Une démarche globale et structurante pour les entreprises du TRM

Le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE) et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), en concertation avec les organisations professionnelles, ont élaboré « la charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂ » nommée Objectif CO₂. Lancée officiellement en décembre 2008, la charte s'inscrit dans une démarche globale de lutte contre le changement climatique et plus précisément de réduction des émissions de CO₂ (principal gaz à effet de serre). Dans le même sens, elle entend aussi contribuer à aider les entreprises du TRM à réduire leur consommation de carburant et alléger ainsi la part du poste carburant dans les comptes des entreprises.

Cette démarche permet à ces entreprises de s'engager 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.

Les entreprises signataires de la charte s'engagent donc à réduire leurs émissions de CO₂ par la mise en œuvre d'au moins une action sur chacun des quatre axes définis par la charte, à savoir :

- le véhicule ;
- le carburant ;
- le conducteur ;
- l'organisation des flux de transport.

Par cette initiative, le transport routier de marchandises s'oriente résolument vers une logique de développement durable afin de contribuer à la réalisation des objectifs de réduction des gaz à effet de serre de la France.


Pour les entreprises signataires, la charte d'engagements volontaires Objectif CO₂ représente :

- une réduction de leur consommation de carburant afin de renforcer leur rentabilité et leur compétitivité ;
- une meilleure gestion par la mise en place d'un tableau de bord de suivi ;
- un engagement dans une démarche structurante, source de mobilisation et de motivation de l'ensemble du personnel ;
- une démarche commercialement valorisable, notamment auprès de leurs clients chargeurs de plus en plus sensibles aux questions environnementales ;
- une image d'entreprise moderne respectueuse de l'environnement et s'inscrivant dans une perspective de développement durable ;
- une meilleure image du transport routier en France.

3.2 Périmètre de la démarche

La démarche Objectif CO₂ s'adresse à toutes les entreprises de transport pour compte d'autrui, quelle que soit leur taille ou leur activité, et aux entreprises et chargeurs ayant une flotte en compte propre (pour le compte propre exclusivement, seuls les véhicules ayant un PTAC supérieur à 3,5 tonnes sont concernés) ⁵.

Quatre segments de véhicules associant un gabarit à un usage principal et un PTAC⁶ ont été retenus.



Gabarit véhicule	Usage principal considéré	PTAC
Véhicule de transport léger	Urbain	≤3,5 t
Petit porteur	Urbain	3,6-12 t
Grand porteur	Régional	>12 t
Ensemble routier	Longue Distance	40 t

3.3 Les attentes des entreprises

Les entreprises ont exprimé le souhait de :

- disposer d'informations indépendantes sur ;
 - les différentes mesures et actions disponibles sur le marché pour réduire les consommations de carburant ;
 - les gains potentiels (carburant et CO₂) et retour sur investissement liés à chaque action envisageable ;
- disposer d'outils de mesures et d'évaluation ;
- pouvoir valoriser leurs actions environnementales.

La démarche Objectif CO₂ répond à ces attentes et permet aux entreprises :

- En interne :
 - de communiquer sur les mesures prises et sur les efforts réalisés ;
 - de mesurer et de suivre les actions mises en œuvre.
- En externe :
 - de communiquer vers les clients (réponse aux demandes des clients chargeurs sur les émissions de CO₂, intégration dans les offres commerciales...) ;
 - de communiquer vers le grand public.

La démarche ainsi que les outils et méthodes présentés dans les chapitres suivants ont été élaborés dans cette perspective.

⁵ Pour plus de détail sur le périmètre de la démarche voir le chapitre introductif du document « Fiches actions »

⁶ PTAC = Poids Total Autorisé en Charge

3.4 Schéma général de la démarche : les 4 étapes

La démarche Objectif CO₂ est articulée autour des 4 étapes successives suivantes :



La Charte Objectif CO₂

Une démarche en 4 étapes



Préparer le projet : s'autoévaluer

- L'entreprise vérifie au préalable si elle est prête à mettre en œuvre la démarche, au moyen de l'**outil web** mis en ligne sur le site Internet www.objectifco2.fr
- Quels sont les moyens humains, financiers et organisationnels à mobiliser dans l'entreprise ?



Réaliser le diagnostic CO₂

- Établir un état des lieux de référence en s'appuyant sur le **cahier des charges Diagnostic CO₂**
- Évaluer les gains potentiels en carburant, en émissions de CO₂ et le temps de retour sur investissement des actions en utilisant les **Fiches actions** et l'**outil web** en ligne sur le site Internet www.objectifco2.fr
- Définir un plan d'actions et les objectifs de mise en œuvre pour chaque action
- Définir un objectif de réduction des indicateurs de performance environnementale à atteindre sur une période de 3 ans, exprimés en g CO₂/km et en g CO₂/t.km
- Satisfaire les pré-requis à la signature de la charte



Signer la charte

- Une fois l'engagement renseigné dans l'**outil web**, une demande de validation automatique sera transmise à la Direction régionale de l'ADEME et la DREAL concernées pour avis du comité régional de la charte.
- Une fois l'engagement de l'entreprise validé, **signer la charte** (tripartite ou quadripartite)
- Télécharger le **logo Objectif CO₂** et son guide d'utilisation
- Inscription sur la **liste des entreprises signataires** de la charte mise en ligne sur le site Internet www.objectifco2.fr



Mettre en œuvre son plan d'actions et suivre ses engagements

- **Mettre à jour annuellement son engagement** dans l'**outil web** sur les 3 ans (évaluation des progrès réalisés)
- Respecter les engagements pris (possibilité d'exclure les entreprises qui ne les respectent pas)

Ces différentes étapes et leur mise en œuvre sont présentées dans les chapitres suivants.

4- Étape 1 : Préparer le projet

4.1 Les conditions de réussite

Selon la situation de l'entreprise, les raisons d'entrer dans la démarche Objectif CO₂ sont économiques, environnementales et/ou sociales. Il s'agit :

- d'affirmer une image environnementale ;
- de réduire ses coûts (maîtrise du poste carburant) ;
- de rassembler les salariés autour d'un projet d'entreprise ;
- de répondre à une demande des clients (mais aussi acquérir des connaissances pour proposer des solutions nouvelles aux clients)...

La motivation doit orienter la charte d'engagements volontaires vers une réflexion spécifique correspondant aux attentes de l'entreprise. La motivation doit être partagée par les salariés et surtout être portée par la direction qui sera amenée à prendre des décisions pour définir et atteindre les objectifs.

Pour réussir la mise en place de la démarche, deux dimensions doivent être prises en compte :

- **Une dimension managériale** : Cette démarche doit être pensée comme un véritable projet d'entreprise porté par la direction. C'est aussi un véritable outil de « management », source de motivation de la part des salariés de l'entreprise. Cette analyse est pleinement partagée par les entreprises déjà engagées dans la démarche.
- **Une dimension technique** : Pour crédibiliser la démarche, choisir et suivre les actions les plus pertinentes et arriver à des résultats significatifs, il est nécessaire de mettre en œuvre un système de remontée d'informations organisé, fiable et robuste. La démarche est, en effet, basée sur la mesure et le suivi d'un certain nombre de données, comme la consommation de carburant ou les données d'activité.

Une implication forte de la direction, qui se traduit par une volonté affichée et la mise à disposition de moyens humains et financiers (temps, ressources internes et externes...), est indispensable à la réussite du projet.

Un chef de projet en interne devra être nommé. Il assurera la coordination avec les autres services de l'entreprise, avec le comité de pilotage et avec les partenaires extérieurs.

Pour mener à bien la démarche, il est par ailleurs recommandé de créer deux instances au sein de l'entreprise, un comité de pilotage et un groupe de projet :

- le comité de pilotage discute des éléments recueillis et prend les décisions, notamment celles concernant les mesures mises en place à l'issue de la démarche de diagnostic.
- le groupe de projet conduit la démarche et prend en charge les modalités pratiques de chacune des étapes. L'appui d'un prestataire extérieur est envisageable si l'entreprise a peu de temps, ne se sent pas compétente ou souhaite un intervenant indépendant extérieur à la structure.

Pour les PME, un seul comité remplira les deux fonctions.

L'entreprise doit mettre en œuvre les moyens humains nécessaires pour piloter et mettre en œuvre en interne le plan d'actions qui sera défini.

4.2 L' « autoévaluation » ou la validation des préalables

Pour bien préparer le projet, il est important de se poser les bonnes questions pour juger de la pertinence de sa candidature.

L'objectif de l'autoévaluation est de fournir à l'entreprise les éléments lui permettant :

- d'analyser la pertinence de se lancer dans la démarche de la charte Objectif CO₂ ;
- de se prononcer sur sa capacité et sa maturité à intégrer la démarche (préalables).

L'autoévaluation est réalisée par l'entreprise au moyen de l'outil Web en ligne sur le site Internet www.objectifco2.fr.

Cette autoévaluation vise à ce que le candidat désireux d'entrer dans la démarche de la charte d'engagements volontaires valide qu'il répond a minima à certains préalables. En effet, l'intégration d'une entreprise au sein de la démarche nécessite qu'elle maîtrise et suive un certain nombre de données. Ces préalables permettent de valider la maturité de l'entreprise vis-à-vis de la problématique de la maîtrise des consommations de carburant et des émissions de gaz à effet de serre. Ils permettent en parallèle de confirmer que l'entreprise a à sa disposition tous les outils de maîtrise de ses impacts (suivi de la consommation, connaissance de son parc...).

Les préalables de la charte d'engagements volontaires sont au nombre de 9 :

Préalable n°1	Le projet est porté par la direction générale de l'entreprise
Préalable n°2	Un chef de projet interne a été nommé
Préalable n°3	L'entreprise a identifié ses motivations pour s'engager dans la démarche (environnementale, économique, sociale et clientèle)
Préalable n°4	L'entreprise connaît et maîtrise la structure de son parc de véhicules
Préalable n°5	L'entreprise connaît et suit la consommation de carburant par véhicule et/ou par conducteur
Préalable n°6	L'entreprise maîtrise les actions de formation et de sensibilisation de ses conducteurs
Préalable n°7	L'entreprise connaît et suit ses flux de marchandises
Préalable n°8	L'entreprise connaît sa sous-traitance routière (si l'activité de l'entreprise y fait appel et si le périmètre défini par l'entreprise l'inclut)
Préalable n°9	L'entreprise connaît les consommations de carburants ou les tonnes.kilomètres associées aux modes non routiers si l'activité de l'entreprise y fait appel et si le périmètre défini par l'entreprise l'inclut

Si l'entreprise ne remplit pas les préalables, des recommandations sont proposées afin que l'entreprise puisse engager les mesures adéquates. L'entreprise pourra malgré tout commencer à réaliser son diagnostic tout en sachant qu'elle devra faire évoluer cette situation avant de pouvoir se faire valider son engagement et intégrer la démarche. En effet, si l'entreprise ne maîtrise pas l'ensemble des pré-requis (voir le chapitre 5.1), son intégration dans la démarche de la charte d'engagements volontaires ne pourra pas être validée.

4.3 Les soutiens externes à l'entreprise

4.3.1 Les directions régionales de l'ADEME

L'ADEME en région peut accompagner les entreprises dans leur démarche, par :

- des conseils méthodologiques ou techniques ;
- la diffusion d'informations sur les expériences menées dans d'autres entreprises régionales, françaises ou étrangères ;
- des aides financières portant sur le diagnostic ou la mise en place de certaines mesures.

Selon les régions, l'ADEME et ses partenaires peuvent aussi s'appuyer sur un chargé de mission spécialisé pour assister les entreprises dans leur démarche (rôle d'information, conseil...).

Annexe 5 : Les implantations de l'ADEME

4.3.2 Les Directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)

Les DREAL implantées dans les régions sont les antennes opérationnelles du MEDDTL pour l'ensemble de ses missions. Elles mènent les grands projets d'aménagement urbain, routier, ferroviaire, maritime ou fluvial en partenariat avec les collectivités territoriales et veillent à l'application des réglementations, notamment celles relatives à la sécurité et au développement durable en matière d'équipement et de construction.

Dans la démarche des engagements volontaires, les DREAL sont co-partenaires avec l'ADEME et ont, au même titre, un rôle d'accompagnement des entreprises en matière d'information sur la démarche, les outils et les méthodologies proposés.

Annexe 4 : Les implantations des DREAL

4.3.3 Les Conseils régionaux

La région joue un rôle important en matière de développement économique, social et culturel.

Dans le cadre de la démarche des engagements volontaires, les Conseils régionaux seront éventuellement associés notamment comme partenaires financeurs des directions régionales de l'ADEME.

4.3.4 Les bureaux d'études spécialisés

Pour réaliser son diagnostic CO₂, l'entreprise peut faire appel aux compétences d'un prestataire extérieur qui l'assistera dans sa démarche. Ce prestataire pourra être sollicité pour :

- produire et traiter l'ensemble des informations nécessaires à la prise de décision (traitement des données internes, recueil, saisie et traitement statistique des données, analyse et synthèse des résultats, animation de réunions au sein de l'entreprise...) ;
- réaliser le diagnostic (Etape 2) et accompagner l'entreprise dans la mise en œuvre de ses actions (Etape 4) ;
- assister le service communication interne pour informer les salariés des avancées du projet et leur rendre compte des résultats des études ;
- accompagner les débats et discussions du groupe de projet et du comité de pilotage en apportant une expertise et un regard extérieur ;
- budgéter les différentes mesures et formuler des recommandations précises.

5- Étape 2 : Réaliser le diagnostic CO₂

5.1 Les pré-requis de la charte

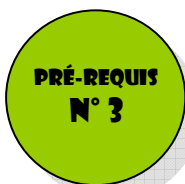
Pour signer la charte d'engagements volontaires et ainsi intégrer la démarche, le candidat devra renseigner l'outil Web en ligne sur le site Internet www.objectifco2.fr et respecter ainsi les pré-requis suivants :



Réaliser un diagnostic CO₂ formalisé par l'outil Web en ligne sur le site Internet www.objectifco2.fr. Il vise notamment à faire un état des lieux de sa situation et choisir le périmètre d'engagement. Ceci nécessite, de la part de l'entreprise, une bonne connaissance et un suivi de la structure de son parc, de ses consommations de carburant par véhicule et/ou par conducteur, de ses actions de formation et de sensibilisation des conducteurs ainsi que de ses flux de transport.



Choisir / Définir deux indicateurs de performance environnementale propres à l'entreprise (g CO₂/km et une unité d'activité permettant d'obtenir l'indicateur g CO₂/t.km) avec un objectif de réduction à 3 ans.



Définir un plan d'actions sur une période de 3 ans élaboré autour des quatre axes suivants :

- Le véhicule
- Le carburant
- Le conducteur
- 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.

Pour valider la signature de la charte d'autres **éléments plus qualitatifs** pourront être pris en compte comme par exemple:

- les moyens humains que l'entreprise envisage de déployer pour piloter et mettre en œuvre en interne le plan d'actions ;
- la méthode de mesure et de suivi de la consommation de carburant retenue...

L'outil Web en ligne sur le site Internet www.objectifco2.fr (voir le chapitre 5.4.2 pour plus de détail), outil central de la démarche, permet à l'entreprise de faire l'état des lieux de sa situation et de définir si elle dispose des informations nécessaires relatives à sa flotte, à ses consommations, à ses formations...

Par ailleurs, l'outil permet d'évaluer les gains de CO₂ et le temps de retour sur investissement que le signataire peut attendre en fonction des actions qu'il aura choisies et des objectifs qu'il se sera fixés pour chacune de ces actions. L'outil permet ainsi à l'entreprise de tester différentes situations et d'évaluer sur quel objectif elle pourra s'engager de manière réaliste.

5.2 Les indicateurs de performance environnementale

Reste la problématique de la définition des indicateurs de performance environnementale. Ces derniers servent à quantifier et suivre, sur la période des trois ans d'engagements, les performances de l'entreprise en matière d'émissions de CO₂. Ils permettent de comparer les évolutions d'activité aux évolutions des émissions.

Un indicateur de performance environnemental est constitué par le rapport entre les émissions de CO₂ de l'entreprise et une donnée représentative de son activité. Cet indicateur de performance environnementale permet de s'affranchir de l'évolution de l'activité et ainsi d'évaluer l'évolution de la performance de l'entreprise sur le périmètre sélectionné.

Il doit traduire aussi bien l'efficacité de la production unitaire (c'est-à-dire la performance du couple conducteur / véhicule) que celle de l'organisation de l'entreprise (qualité des groupages, gestion des trajets...).

En effet, la performance énergétique de l'entreprise provient tout autant de la consommation au kilomètre roulé que du ratio entre le nombre total de kilomètres roulés et le nombre de kilomètres strictement indispensables à l'opération vendue. Entre ces deux chiffres, il y a par exemple le taux de kilomètres à vide (nécessaires entre deux missions mais sans valeur commerciale) ou le taux de remplissage des véhicules dans le cas des groupages.

Il est demandé de suivre l'indicateur g CO₂/km puis une autre donnée d'activité qui permettra de suivre l'indicateur g CO₂/t.km. Cette donnée d'activité doit être :

- représentative ;
- compréhensible ;
- facile d'utilisation ;
- maîtrisée et suivie en interne

La donnée d'activité peut être définie, en fonction des activités et de l'entreprise, par les tonnages transportés, le nombre de colis livrés, le nombre de palettes transportées...

Un facteur de conversion de l'unité sélectionnée en tonnes et t.km doit être saisi dans l'outil web.

Pour les activités de lots et complets, le choix des tonnes.kilomètres fournit une représentation plus fidèle de l'activité. Généralement, ces données seront reconstituées à partir des déclarations des chargeurs pour les tonnages et de calcul à l'aide de distanciers informatisés pour les distances.

Enfin, pour les activités de groupage ou de messagerie, le nombre de colis est une donnée souvent utilisée pour mesurer l'activité.

Dans les cas plus complexes, il sera généralement nécessaire de décomposer l'activité en plusieurs segments suivis par des indicateurs différents. Par exemple, dans le cas de messagerie monocolis, on pourra suivre l'activité des grands véhicules assurant les échanges entre plates-formes suivant un plan de transport généralement fixe par le total des kilomètres parcourus, et l'activité des petits véhicules assurant l'enlèvement et la livraison depuis les plates-formes par le nombre de positions traitées.

Si aucune donnée physique n'est représentative ou maîtrisée, le chiffre d'affaire peut constituer une mesure de l'activité, il sera simplement nécessaire de faire attention notamment au moment des évolutions de tarif et de ne pas confondre un changement de prix avec une croissance du volume d'activité.

Enfin, l'entreprise pourra choisir toute autre donnée d'activité qu'elle a l'habitude d'utiliser et dont elle maîtrise la pertinence et la production.

Cependant, il faudra intégrer une notion de poids des marchandises/colis transportés dans la donnée d'activité afin de prendre en compte son influence sur la consommation de carburant et donc les émissions de CO₂. Améliorer la remontée d'information de cette donnée est donc essentiel dans la fiabilisation de l'indicateur de performance environnementale retenu par l'entreprise.

Les indicateurs de suivi fourniront des informations indispensables pour mesurer l'efficacité globale de l'entreprise et établir des comparaisons :

- entre véhicules ;
- entre conducteurs ;
- entre activités ;
- entre agences ;
- entre types de véhicules...

5.3 Les objectifs du « diagnostic CO₂ »

La préparation du projet a permis de s'organiser en interne et de vérifier que l'entreprise est prête à s'investir dans la démarche. Celle-ci peut désormais se lancer dans la réalisation du « diagnostic CO₂ » sur le périmètre retenu.

Les objectifs du diagnostic CO₂ sont les suivants :

- réaliser un état des lieux de référence de l'entreprise (gestion de la consommation de carburant, parc de véhicules, formations des conducteurs, organisation des flux, sous-traitance...) ;
- collecter les données nécessaires aux calculs ;
- évaluer les émissions de CO₂ de l'entreprise sur le périmètre choisi ;
- évaluer les gains potentiels en carburants et CO₂ attendus grâce aux différentes actions proposées par la charte ;
- évaluer le temps de retour sur investissement des différentes actions ;
- fixer des objectifs pour chaque action choisie ;
- définir de manière personnalisée et sur le périmètre choisi :
 - un projet de plan d'actions sur 3 ans
 - les deux indicateurs de performance environnementale
- chiffrer l'objectif de réduction sur lequel l'entreprise s'engage ;
- valider les pré-requis de la charte.

5.4 Les outils et méthodes

La réalisation du diagnostic CO₂ se base sur les outils et méthodes, spécifiquement développés pour la démarche Objectif CO₂, à savoir :

- le présent guide général de la démarche ;
- le cahier des charges relatif au diagnostic CO₂ et au suivi de la démarche ;
- l'outil Web en ligne sur le site Internet www.objectifco2.fr et son manuel utilisateur ;
- les "fiches actions" détaillées et classées en fonction des quatre axes de la démarche (véhicule, carburant, conducteur, organisation des flux de transport).

Ces outils et guides sont disponibles sur le site Internet www.objectifco2.fr.

5.4.1 Le cahier des charges « Diagnostic CO₂ »

L'objectif du cahier des charges « diagnostic CO₂ » est de permettre à l'entreprise ou au prestataire retenu (si l'entreprise décide de faire appel à une aide extérieure) de réaliser un diagnostic et un accompagnement complet et conforme.

Le cahier des charges précise les différentes étapes à suivre pour réaliser ce diagnostic dans le but :

- de réaliser un état des lieux de la gestion par l'entreprise des données de consommation de carburants ;
- d'évaluer les potentiels de réduction de consommation de carburants et d'émissions de CO₂ attendus grâce aux différentes actions proposées par la charte ;
- de valider la maîtrise en interne des données nécessaires à l'entrée de l'entreprise dans la démarche ;
- d'élaborer le plan d'actions sur 3 ans de l'entreprise ;
- de chiffrer l'objectif de réduction sur lequel l'entreprise s'engage ;
- d'aider à la mise en œuvre du plan d'actions et suivre l'avancement de la démarche.

Le cahier des charges est un véritable guide pour l'entreprise :

- dans la réalisation du diagnostic si elle décide de le réaliser en interne ;
- dans le choix du prestataire extérieur si elle décide de se faire accompagner dans la démarche (car le prestataire devra suivre les exigences présentées dans le cahier des charges).

Le cahier des charges est composé des chapitres suivants :

- exigences envers le prestataire (si l'entreprise y fait appel) ;
- modalités de réalisation du diagnostic ;
- modalités de l'accompagnement ;
- cadrage de la mission ;
- transmission des informations ;
- fiche de synthèse.

5.4.2 L'outil Web en ligne sur le site Internet www.objectifco2.fr

L'outil Web, en ligne sur le site Internet www.objectifco2.fr, est l'outil central de la démarche.

Les objectifs de cet outil sont :

- de valider pour l'entreprise la pertinence d'entrer dans la démarche,
- d'évaluer et de suivre les émissions de CO₂ de l'entreprise sur le périmètre choisi ;
- d'évaluer les gains de CO₂ potentiels et le retour sur investissement selon les actions choisies ;
- de suivre l'état d'avancement des objectifs ;
- de suivre dans le temps les indicateurs de performance environnementale définis.

Il est utilisé au cours des quatre étapes de la démarche :

Etape 1	Autoévaluation de l'entreprise
Etape 2	Diagnostic CO ₂
Etape 3	Validation par le comité régional de l'engagement de l'entreprise, puis signature de la Charte
Etape 4	Mise à jour annuel de l'engagement par l'entreprise sur la période des 3 ans

L'outil Web en ligne sur le site Internet www.objectifco2.fr est structuré de manière à avoir une progression logique :

1. Identification et auto-évaluation (préalables) de l'entreprise



Accueil Documents Adhésion et engagements Aide

Adhésion et engagements

Identification Choix TRM/TRV Entreprise Préalables

Chef de projet interne "Objectif CO₂" nommé par l'entreprise

Nom : * Prénom : *

Fonction : * Téléphone : *

Courriel : *

Contrôle du courriel : *

Raison sociale de l'entreprise : * SIRET : *

Code postal : * Ville : *

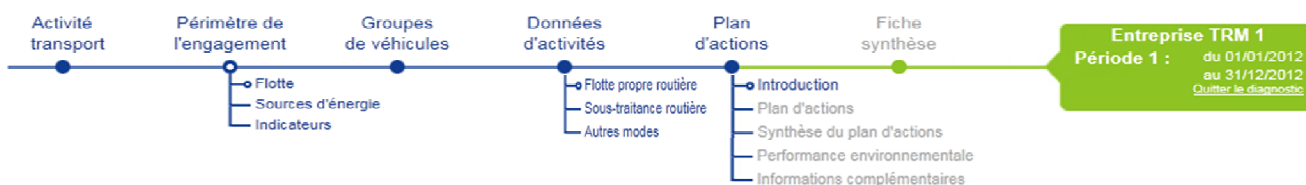
Veuillez recopier dans la zone de saisie les mots ci-dessous (saisir un espace entre les deux mots) : *

anti-masonry Deyalt 

stop spam. read books.

Demander la création d'un compte et poursuivre

2. La saisie de l'engagement et la mise à jour annuelle se déroulent en plusieurs phases organisées autour d'un plan de navigation qui permet à l'entreprise de se situer à tout moment.



L'outil nécessite la maîtrise et le suivi des données nécessaires aux différents calculs. Les données de base à entrer sont, entre autres :

- la consommation totale en carburant du parc ;
- la structure du parc ;
- le nombre de conducteurs ;
- les distances parcourues par les véhicules...

En fonction de la situation de l'entreprise et des actions sélectionnées, d'autres informations pourront être demandées :

- le nombre de groupes frigorifiques ;
- le nombre de conducteurs formés à l'éco-conduite ;
- la part d'activité sous-traitée...

L'outil web « Objectif CO₂ » permet à l'entreprise de définir son plan d'actions et son objectif global de réduction des émissions de CO₂. Il permet ainsi à l'entreprise de calculer les gains potentiels en carburant

et en émissions de CO₂ et de simuler le temps de retour sur investissement selon l'action choisie et son niveau d'engagements. Cet outil a été développé pour les entreprises en vue :

- de tester différentes actions de réduction des émissions proposées (voir le catalogue des actions au chapitre 5.4.3 ;
- d'évaluer les gains de CO₂ et de carburant réalisables par le choix et la mise en place de ces actions.

Cet outil devra être utilisé tout au long de la période d'engagements de l'entreprise dans la démarche. Il permettra ainsi de faire un suivi du niveau des indicateurs de performance environnementale définis et des différentes actions sélectionnées par l'entreprise.

Pour plus d'informations et une meilleure compréhension de l'outil, il est fortement conseillé de s'appuyer sur son manuel utilisateur.

5.4.3 Les Fiches Actions

Différentes actions permettant de réduire la consommation de carburants et les émissions de CO₂ ont été identifiées selon les quatre axes de la charte d'engagements volontaires à savoir : le véhicule, le carburant, le conducteur et l'organisation des flux de transport.

Outils d'aide à la décision, les fiches actions sont destinées à informer de manière objective et indépendante les entreprises sur les solutions ayant un impact positif en termes de consommations de carburant et d'émissions de CO₂ et qui sont disponibles sur le marché.

En complément de l'outil Web et téléchargeables sur le site Internet www.objectifco2.fr, elles décrivent ainsi les différentes technologies, organisations ou techniques qui ont un impact positif sur la consommation de carburant, les conditions de leur mise en œuvre, un ordre de grandeur de retour sur investissement, une estimation des coûts. Elles évaluent en parallèle les gains en termes de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ auxquels l'entreprise peut s'attendre par leur mise en place.

Les fiches actions consistent en un descriptif et une présentation des actions réalisables pour réduire les émissions de CO₂. Elles sont organisées suivant le déroulé suivant :

- fiche de synthèse ;
- contexte et réglementation ;


Puis sont déclinés par solution autour des rubriques suivantes :

- « comment ça marche ? » ;
- impact sur la consommation et les émissions de CO₂ ;
- domaine de pertinence ;
- mise en œuvre (incluant les coûts et la faisabilité des solutions identifiées) ;
- suivi de la solution (indicateurs et modalités de collecte des données).

Le périmètre des fiches actions, tout comme celui de la charte Objectif CO₂, **concerne toutes les entreprises de transport pour compte d'autrui, quelle que soit leur taille ou leur activité, et les entreprises et chargeurs ayant une flotte en compte propre** (pour le compte propre exclusivement, seuls les véhicules ayant un PTAC supérieur à 3,5 tonnes sont concernés)⁷.

⁷ Pour plus de détail sur le périmètre de la démarche voir le chapitre introductif du document « Fiches actions »

Quatre segments de véhicules associant un gabarit à un usage principal et un PTAC⁸ ont été retenus.

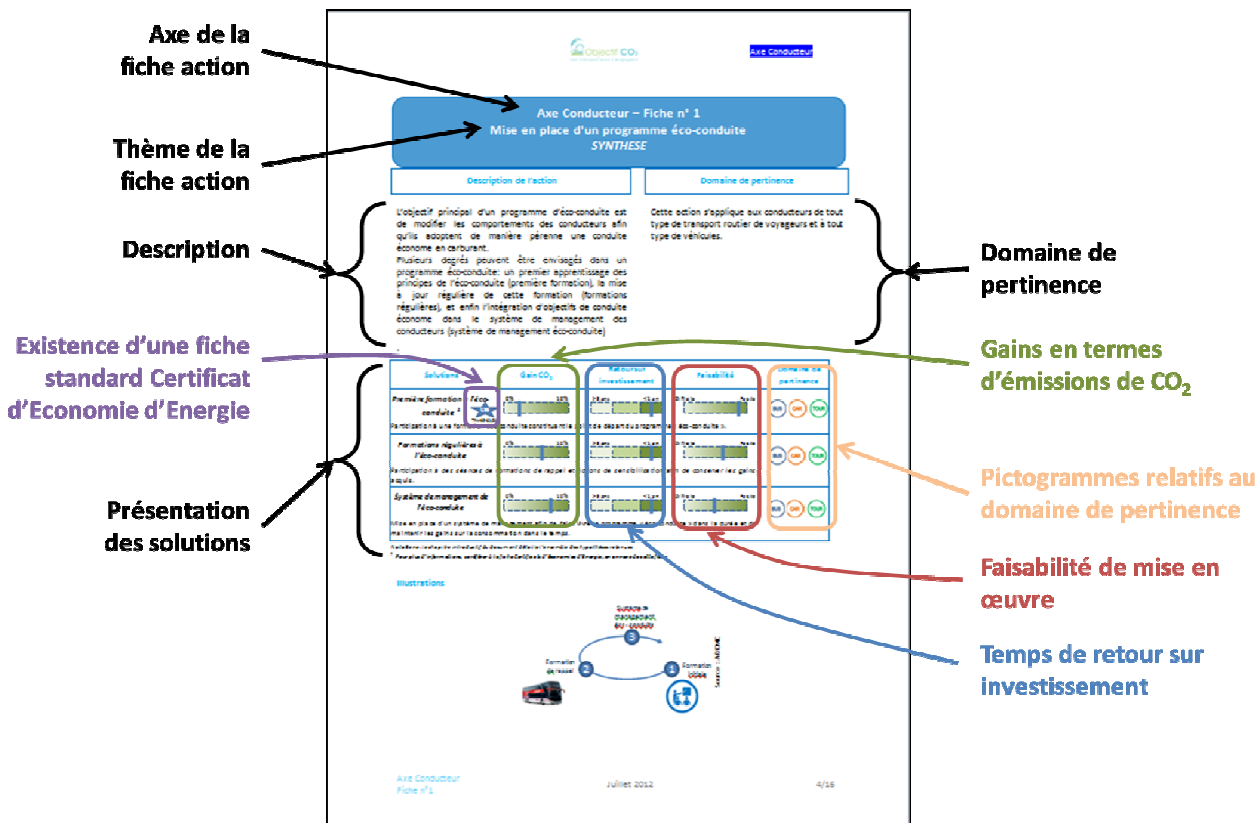


Gabarit véhicule	Usage principal considéré	PTAC	Pictogrammes
Véhicule de transport léger	Urbain	≤3,5 t	VTL
Petit porteur	Urbain	3,6-12 t	PP
Grand porteur	Régional	>12 t	GP
Ensemble routier	Longue Distance	40 t	ER

Les fiches actions sont organisées autour de 4 axes :

- **L'axe véhicule** : il regroupe l'ensemble des actions qui concerne le véhicule et la remorque (accessoires, motorisation, pneumatiques...);
- **L'axe carburant** : il s'agit des actions portant sur l'énergie de propulsion des véhicules (suivi des consommations, biocarburant, hybride, électrique...);
- **L'axe conducteur** : cet axe rassemble les actions portant sur le comportement des conducteurs (éco-conduite, bonnes pratiques dans le transport sous température dirigée...);
- **L'axe organisation des flux de transport** : il concerne les actions relatives à l'optimisation des trajets et des chargements, au recours aux modes non routiers, à la sensibilisation des clients et sous-traitants routiers.

⁸ PTAC = Poids Total Autorisé en Charge







Présentation d'une fiche de synthèse résumant les solutions proposées

Le tableau récapitulatif des trois pages suivantes présente l'ensemble des actions et solutions identifiées, en faisant un focus sur :

- le domaine de pertinence de chaque solution en termes de catégories de véhicules concernées;
- les actions qui sont à envisager lors du renouvellement des véhicules ;
- l'existence ou non d'une fiche standard CEE (Certificat d'économie d'énergie);
- les gains en termes d'émissions de CO₂, le temps de retour sur investissement et le niveau de faisabilité de la solution considérée. Les fourchettes de données correspondent aux dispersions observées entre les différentes catégories de véhicules.

Légende

Fiches spécifiques au transport sous température dirigée		Temps de retour sur investissement	Long (>3 ans)	> 3 ans	Gain CO ₂	< 2,5%	
Action à mettre en place lors du renouvellement des véhicules			Intermédiaire	1-3 ans		2,5 - 5%	
Fiche CEE associée à la solution			Court (<1 an)	< 1 an		≥ 5%	
Domaine de pertinence		Faisabilité	Non applicable	-			
			Difficile	+++			
			Intermédiaire	++			
		facile	+				

Fiches action	Solutions	Domaine de pertinence	Renouvellement de véhicule ou remorque	Fiche CEE	Gain CO ₂	Temps de retour sur investissement	Faisabilité
Axe Véhicule							
FA Véh. 1 : Modernisation et ajustement du parc à son usage	Optimisation de la puissance	VNL PP EP EI	↻		3 à 5%	< 1 an	+
	Choix d'une boîte de vitesse robotisée	VNL PP EP EI	↻	★	3 à 7%	1-3 ans	+
	Optimisation du pont	VNL PP EP EI	↻		2,5%	< 1 an	+
FA Véh. 2 : Solution techniques de bridage de la vitesse et de coupure automatique du moteur au ralenti	Bridage de la vitesse maximale des véhicules	VNL EP EI			1,2 à 5%	< 1 an	+
	Coupure automatique du moteur au ralenti	PP EP EI			1 à 6%	< 1 an	+
FA Véh. 3 : Utilisation de lubrifiants à économie d'énergie	Utilisation de lubrifiants moteur à économie d'énergie	VNL PP EP EI		★	1,25%	< 1 an	+
FA Véh. 4 : Utilisation d'accessoires pour diminuer la résistance aérodynamique	Accessoires tracteur et cabine	VNL PP EP EI		★	0,5 à 10%	1-3 ans	+
	Accessoires remorque ou caisse	PP EP EI			0,5 à 4%	1-3 ans	++
FA Véh. 5 : Amélioration de la maintenance des véhicules (hors pneumatique)	Mise en place d'un outil de suivi de maintenance	VNL PP EP EI			2%	< 1 an	+
	Réalisation d'un carnet de bord destiné aux conducteurs	VNL PP EP EI			indirect	-	++
FA Véh. 6 : Gestion du parc de pneumatiques	Pneumatiques basse résistance	VNL PP EP EI		★	0,8 à 4%	< 1 an	+
	Recrusage et rechapage des pneumatiques	PP EP EI		★	1%	< 1 an	+
	Gonflage des pneumatiques	VNL PP EP EI		★	1 à 2,5%	< 1 an	+
	Optimisation de la géométrie	VNL PP EP EI			1,5%	< 1 an	+
FA Véh. 7 : Climatisation	Climatisation évaporative	VNL PP EP EI			3%	1-3 ans	+++
FA Véh. 8 : Allègement du véhicule	Allègement du véhicule	VNL PP EP EI	↻		0,5 à 20%	-	++
FA Véh. 9 : Réduction des consommations liées aux besoins autres que la traction	Optimisation de l'alimentation des équipements auxiliaires	VNL PP EP EI	↻		Variable	-	+++
FA Véh. 10 : Température dirigée: choix du système de production de froid	Définition de l'usage d'un engin pour le bon dimensionnement de son groupe frigorifique	EI ❄️	↻		Variable	-	+
	Groupes frigorifiques de transport ayant une option de biberonage	VNL PP EP EI ❄️	↻		5 à 10%*	-	+
	Groupe frigorifique à Haute Efficacité Energétique	VNL PP EP EI ❄️	↻	★	50%*	> 3 ans	+
	Utilisation d'engins munis d'un groupe frigorifique cryogénique de CO ₂ ou d'azote liquide à injection indirecte	EP EI ❄️	↻		75%*	> 3 ans	+++
	Utilisation d'engins munis d'un groupe frigorifique cryogénique d'azote liquide à injection directe	EP EI ❄️	↻		65%*	> 3 ans	+++
	Engins réfrigérants équipés de plaques eutectiques ou d'un groupe dit à accumulation	VNL PP ❄️	↻		97%*	< 1 an	++
FA Véh. 11: Température dirigée: choix de la caisse isotherme	Équipements et maintenance spécifiques pour réduire les pertes de froid	VNL PP EP EI ❄️			15 à 25%	< 1 an	+
	Maintenance des équipements frigorifiques	VNL PP EP EI ❄️			5%	-	+

* en % de la consommation du groupe froid



Objectif CO₂

Les transporteurs s'engagent

Fiches action	Solutions	Domaine de pertinence	Renouvellement de véhicule ou remorque	Fiche CEE	Gain CO ₂	Temps de retour sur investissement	Faisabilité
Axe Carburant							
FA Carb. 1 : Choix du mode de propulsion	Stop & Start	VTL PP	↻		1 à 5%	< 1 an	++
	Véhicules hybrides	PP GP	↻		10 à 15%	> 3 ans	++
	Véhicules électriques	VTL PP	↻		94%	> 3 ans	+++
FA Carb. 2 : Utilisation de carburants alternatifs	Utilisation du B30	VTL PP GP BI			< 13,6%	> 3 ans	++
FA Carb.3 : Maintien de la propreté des circuits d'alimentation et d'injection des moteurs diesel	Maintien de la propreté des circuits d'alimentation et d'injection des moteurs diesel	VTL PP GP BI			4,4%	< 1 an	+
FA Carb. 4 : Amélioration du suivi des consommations	Collecte de l'information	VTL PP GP BI			Indirect	-	++
	Télématique embarquée (consommation)	VTL PP GP BI		★	5%	< 1 an	++
	Gestion et utilisation de l'information	VTL PP GP BI			Indirect	-	++
Axe Conducteur							
FA Cond. 1 : Mise en place d'un programme éco-conduite	Première formation à l'éco-conduite	VTL PP GP BI		★	3%	< 1 an	+
	Formations régulières à l'éco-conduite	VTL PP GP BI			6%	< 1 an	+
	Système de management de la performance éco-conduite	VTL PP GP BI			10%	< 1 an	++
FA Cond. 2 : Gestes économes et de bonnes pratiques spécifiques au transport sous température dirigée	Limitation des pertes de froid lors de l'ouverture de la caisse	VTL PP GP BI ❄️			Variable	-	+

Fiches action	Solutions	Domaine de pertinence	Renouvellement de véhicule ou remorque	Fiche CEE	Gain CO ₂	Temps de retour sur investissement	Faisabilité
Axe Organisation des flux de transport							
FA Orga. 1 : Recours aux modes non routiers	Recours au transport combiné mer-route	ER			16%	-	++
	Recours au transport combiné Fleuve-Route	ER		★	48%	-	++
	Recours au transport combiné Rail-Route	ER		★	94%	-	++
FA Orga. 2 : Outils informatiques d'optimisation des trajets	Outils de création de plans de transport	VTL PP GP ER			5 à 15%	1-3 ans	++
	Outils de géolocalisation des véhicules	VTL PP GP ER			1 à 10%	1-3 ans	++
FA Orga. 3 : Optimisation du chargement des véhicules	Optimiser le ratio volume/poids des chargements	VTL PP GP ER			3 à 20%	< 1 an	++
	Mutualiser le transport entre plusieurs clients	VTL PP GP ER			7 à 10%	< 1 an	++
	Utilisation d'un double plancher	ER			14 à 21%	1-3 ans	++
	Utiliser un logiciel d'amélioration du coefficient de chargement	VTL PP GP ER			7 à 14%	< 1 an	+
	Remorque avec caisse mobile routière	ER			Variable	1-3 ans	+
	Contre-flux	VTL PP GP ER			Variable	-	++
	Remplacement d'un véhicule frigorifique standard par un véhicule multi-températures	VTL GP ER ❄️	↻		20 à 30%	1-3 ans	++
FA Orga. 4 : Travail collaboratif avec les clients pour une meilleure optimisation	Informations sur les émissions de CO ₂ des prestations de transport	VTL PP GP ER			Indirect	-	++
	Partager un plan de transport commun avec le client	VTL PP GP ER			Variable	-	+++
	Modification de la palettisation	VTL PP GP ER			3 à 7%	-	++
	Mise en place de rendez-vous	VTL PP GP ER			Variable	-	+
FA Orga. 5 : Sensibilisation des sous-traitants routiers	Informers ses sous-traitants sur les bonnes pratiques à adopter	VTL PP GP ER			1 à 2%	-	+
	Proposer l'utilisation d'indicateurs de suivi des performances	VTL PP GP ER			Indirect	-	++
	Proposer l'adhésion à la Charte Objectif CO ₂	VTL PP GP ER			5%	-	+
FA Orga. 6 : Optimisation du transport de marchandises en ville	Schémas logistiques optimisés pour la livraison urbaine	VTL PP GP			Variable	-	+++

5.5 Qui peut réaliser le diagnostic CO₂ ?

Le diagnostic CO₂ est réalisé sur la base du cahier des charges :

- par l'entreprise elle-même en interne, avec les seules équipes et connaissances de l'entreprise, si celle-ci dispose des ressources et des compétences nécessaires,
- ou
- en ayant recours à un prestataire externe dont les prestations devront alors répondre aux prescriptions du cahier des charges présenté au chapitre 5.4.1.

5.6 Comment se faire aider ?

Si l'entreprise décide de passer par un prestataire extérieur pour l'assister dans la réalisation de son diagnostic, une aide financière peut être accordée par l'ADEME, dans le cadre de son dispositif en vigueur, de son budget disponible et de ses partenaires financeurs régionaux éventuellement associés.

L'entreprise devra alors exiger du prestataire qu'il respecte le cahier des charges dans le cadre de la charte d'engagements volontaires.

Si l'entreprise décide de réaliser le diagnostic CO₂ par ses propres moyens, elle dispose des guides, outils et méthodologies décrits ci-dessus. Sur des points techniques d'informations, elle pourra faire également appel aux conseils des partenaires régionaux et/ou nationaux de la démarche des engagements volontaires, ainsi que des éventuels chargés de missions disponibles en région.

6- Étape 3 : La validation du diagnostic CO₂ et la signature de la charte

L'objectif de cette troisième phase est de valider le diagnostic réalisé par l'entreprise et de formaliser la signature de la charte par l'entreprise.

6.1 La validation de l'intégration de l'entreprise dans la démarche

Le diagnostic CO₂ a permis de réaliser la saisie des données sur l'outil web en ligne sur www.objectifco2.fr. Dans ce même outil une demande de validation de l'engagement de l'entreprise est transmise à la DR de l'ADEME (avec copie à la DREAL).

Après avis et validation du comité régional de la Charte, l'entreprise pourra intégrer la démarche des engagements volontaires.

Les critères de sélection des entreprises sont les suivants :

- le respect des quatre pré-requis :

<p>PRÉ-REQUIS N° 1</p>	<p>Réaliser un diagnostic CO₂ formalisé par l'outil Web en ligne sur le site Internet www.objectifco2.fr. Il vise notamment à faire un état des lieux de sa situation et choisir le périmètre d'engagement. Ceci nécessite, de la part de l'entreprise, une bonne connaissance et un suivi de la structure de son parc, de ses consommations de carburant par véhicule et/ou par conducteur, de ses actions de formation et de sensibilisation des conducteurs ainsi que de ses flux de transport.</p>
<p>PRÉ-REQUIS N° 2</p>	<p>Choisir / Définir deux indicateurs de performance environnementale propres à l'entreprise (g CO₂/km et une unité d'activité permettant d'obtenir l'indicateur g CO₂/t.km) avec un objectif de réduction à 3 ans.</p>
<p>PRÉ-REQUIS N° 3</p>	<p>Définir un plan d'actions sur une période de 3 ans élaboré autour des quatre axes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le véhicule • Le carburant • Le conducteur • L'organisation des flux de transport.
<p>PRÉ-REQUIS N° 4</p>	<p>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.</p>

- la prise en compte d'autres éléments plus qualitatifs comme par exemple :
 - les moyens humains que l'entreprise envisage de déployer pour piloter et mettre en œuvre en interne le plan d'actions ;
 - la méthode de mesure et de suivi de la consommation de carburant retenue...

6.2 La signature de la charte Objectif CO₂

Après validation par le comité régional, l'entreprise pourra officiellement signer la charte d'engagements volontaires Objectif CO₂, qui devra inclure en annexe la fiche de synthèse provenant de l'outil Web.

Cette signature est tripartite ou quadripartite : elle aura lieu entre l'entreprise, le MEDDE (représenté en région par le préfet), l'ADEME, avec, dans certains cas, le conseil régional.

Dans chaque région, la DREAL et l'ADEME organisent au minimum tous les ans avec leurs partenaires (conseil régional, organisations professionnelles, entreprises signataires) une rencontre afin d'effectuer un bilan de la démarche.

Deux niveaux ont été définis pour distinguer les entreprises signataires de la charte :

- **Niveau 1** : Utilisation du logo et du nom associés à la démarche

Dès signature de la charte, l'entreprise pourra utiliser le logo et le nom associés à la démarche afin de communiquer tant en interne qu'en externe sur ses engagements. La liste des entreprises signataires de la charte est mise en ligne sur le site Internet www.objectifco2.fr .

Cependant, les partenaires de la démarche se gardent la possibilité, après avis du comité régional, d'exclure les entreprises qui ne respecteraient pas leurs engagements.

- **Niveau 2** : Labellisation environnementale des entreprises de transport

Dans une phase ultérieure, un système de label sera mis en place afin de récompenser les entreprises qui auront un niveau de performance environnementale supérieur à la moyenne. Ce label, attribué suivant des critères référencés dans un cahier des charges précis, sera gradué selon le niveau de performance.

7- Étape 4 : La mise en œuvre et le suivi des engagements

Les détails concernant les modalités de mise en œuvre sont propres à chaque action choisie par l'entreprise. Cependant, certaines étapes sont communes :

- identifier et désigner un responsable chargé de la mise en place et du suivi des actions : cette personne peut être un salarié de l'entreprise à qui un minimum de temps sera alloué pour cette fonction ou une personne recrutée pour l'occasion ;
- définir les objectifs et les moyens de la communication interne et externe. Il est recommandé de formaliser la mise en place des premières mesures par l'organisation d'une journée de lancement.

7.1 L'accompagnement par les actions de communication / sensibilisation internes

Tout au long du projet, il est essentiel de communiquer régulièrement en interne auprès des salariés sur l'avancement et les enjeux de la charte d'engagements volontaires. Il s'agit principalement de modifier les comportements. C'est pourquoi, la communication doit sensibiliser et donc favoriser l'implication de tous, en convainquant les salariés qu'ils ont un rôle actif à jouer.

Il est recommandé de privilégier des actions de communication directe permettant un contact avec les salariés, pour qu'un dialogue puisse être engagé et que chacun comprenne de quelle manière il peut concrètement participer au succès. Les challenges inter-agences peuvent être envisagés sur les thèmes tels que la consommation de carburant ou toutes autres actions de la charte Objectif CO₂.

Le succès engendre le succès, si les salariés trouvent que quelque chose marche bien, ils y prendront part. Il est donc important d'informer sur le résultat des réalisations et de les promouvoir.

7.2 La pérennisation de la démarche

Lorsque les actions sont mises en place, il est indispensable d'en assurer le suivi : ce travail permettra de vérifier la réalisation des objectifs fixés au départ, d'engager d'éventuelles mesures correctives et d'identifier des idées nouvelles pour maintenir la démarche.

7.3 Le maintien de l'élan

Quelques mois après l'engagement de l'entreprise au sein de la charte d'engagements volontaires, l'enthousiasme initial est peut-être retombé. Il est important que les employés gardent à l'esprit que le concept est vivant. Il convient donc de :

- passer en revue régulièrement les initiatives ;
- répondre rapidement et de manière appropriée à tout problème posé ;
- garder une information disponible et actualisée ;
- encourager les commentaires aussi bien positifs que négatifs (boîte à idées). Les problèmes les plus vite évoqués sont les mieux résolus et les employés n'hésiteront pas à entretenir le dialogue, à exposer leur point de vue et à faire preuve d'imagination s'ils se sentent écoutés.

7.4 Le suivi du plan d'actions

L'avancement du plan d'actions devra faire l'objet d'un suivi régulier. Ce suivi, toujours réalisé à l'aide de l'outil web permettra :

- à l'entreprise d'atteindre les objectifs fixés ;
- à l'ADEME de s'assurer du respect des engagements pris par l'entreprise.

La mise en œuvre et l'atteinte des objectifs pour chaque action sélectionnée devront être évaluées régulièrement. Des indicateurs de suivi, intégrés à l'outil de suivi, permettent d'évaluer l'avancement des actions.

Comme pour la phase de diagnostic, l'entreprise a la possibilité de se faire accompagner dans cette phase de suivi par un prestataire extérieur. Celui-ci devra suivre scrupuleusement le cahier des charges définis au chapitre 5.4.1.

Il est suggéré que les indicateurs et le plan d'actions soient suivis en interne tous les 6 mois au minimum.

7.5 L'évaluation annuelle de la situation de l'entreprise et le bilan à 3 ans

Tous les ans à l'issue de chaque période d'engagement de la charte (et ce dans un maximum de 3 mois après la fin de la dernière période), l'entreprise signataire doit mettre à jour dans l'outil web son engagement et la faire validé.

Cette phase de suivi peut être l'occasion, si besoin est, de réajuster le plan d'actions mais également d'exclure de la démarche toute entreprise qui ne respecterait pas les engagements pris, après avis du comité régional.

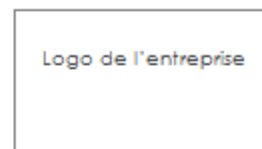
Au terme des 3 ans d'engagements et une fois la dernière période d'engagement renseignée dans l'outil web, un bilan sera réalisé (analyse des gains obtenus, des difficultés rencontrées, des axes de progrès...)

Une charte peut de nouveau être signée si l'entreprise le souhaite. Elle inclura une nouvelle période d'engagement de 3 ans avec un nouveau plan d'actions et de nouveaux objectifs prenant en compte la dernière période considérée et les résultats du premier plan d'actions.

8- ANNEXE 1 : Charte d'engagements volontaires Objectif CO₂

8.1 Exemple de la charte à signature tripartite

**CHARTRE D'ENGAGEMENTS VOLONTAIRES
DE REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂
DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES**



L'entreprise s'engage dans une démarche volontaire de réduction des émissions de CO₂ de ses activités de transport routier de marchandises, concrétisée par la présente charte.

L'entreprise a au préalable réalisé un diagnostic CO₂ qui lui a permis :

- d'établir un état des lieux initial de référence et de retenir un périmètre d'engagement ;
- de définir des indicateurs de performance environnementale et de chiffrer un objectif de réduction à atteindre sous trois ans pour chacun d'entre eux ;
- de définir un plan d'actions en retenant au moins une action par axe (le véhicule, le carburant, le conducteur et l'organisation des flux) afin d'atteindre l'objectif ainsi fixé.

Ces éléments sont repris dans la fiche de synthèse relative à l'état des lieux initial, annexée à la présente charte, issue de l'outil web mis en ligne sur le site internet www.objectifco2.fr.

L'entreprise s'engage à :

- mettre en œuvre ce plan d'actions et à en assurer le suivi ;
- mettre à jour tous les ans l'outil web à l'issue de chaque période du plan d'actions et durant les trois années d'engagements, selon l'échéancier suivant :
 - Période 1 : mois/année
 - Période 2 : mois/année
 - Période 3 : mois/année

Le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE) et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) s'engagent à :

- fournir à l'entreprise le logo "Objectif CO₂" associé à la charte afin qu'elle puisse valoriser sa démarche ;
- faire figurer le nom de l'entreprise sur la liste des entreprises signataires de la charte ;
- fournir une assistance dans le cadre du suivi et de l'évaluation des actions menées par l'entreprise ;
- valoriser l'engagement du transport routier de marchandises en faveur du développement durable.

L'entreprise peut utiliser le logo "Objectif CO₂" associé à la démarche pendant toute la durée du plan d'actions et peut librement faire référence à son engagement d'entreprise signataire.

L'attention de l'entreprise est toutefois attirée sur le fait que le droit d'utiliser le logo est soumis au respect des engagements pris par elle. A défaut, le MEDDE et l'ADEME se réservent le droit d'exclure l'entreprise de la démarche. Dans ce cas, l'entreprise ne pourra plus utiliser le logo qui y est associé et sera exclue de la liste des entreprises signataires de la charte.

A _____, le _____

Pour le Ministère de l'Écologie, du
Développement Durable
et de l'Énergie

Pour l'Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Énergie

Pour l'entreprise

M[me] Prénom NOM

M[me] Prénom NOM

M[me] Prénom NOM

9- ANNEXE 2 : Les sites Internet de référence

MEDDE (Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie) :
www.developpement-durable.gouv.fr (rubrique : Transport/Routier/Marchandises)

ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) :
www.ademe.fr (Domaine d'intervention : Transports / Transport de marchandises / Transport routier (Objectif CO₂)).

Les sites Internet des organisations professionnelles du transport routier de marchandises participant au COPIL de la Charte Objectif CO₂ :

FNTR (Fédération Nationale des Transports Routiers)
www.fntr.fr

OTRE (Organisation des Transports routiers Européens)
www.otre.org

TLF (L'Union TLF, Entreprises de Transport et de Logistique de France)
www.e-tlf.com

UNOSTRA (Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles)
<http://unostra.fr/>

Les sites Internet francophones :

- Site consacré à la maîtrise des consommations de carburant dans le transport routier de marchandises Energeco : www.energeco.org
- Plateforme web dédiée aux transports combinés Viacombi : www.viacombi.fr
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques : www.certu.fr
- Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres : www.predit.prd.fr

Les sites anglophones :

- SmartWay Transport Program – Environmental Protection Agency (US) : www.epa.gov/smartway
- Freight Best Practice : www.freightbestpractice.org.uk
- United Nations Environment Programme : www.unep.org

10- ANNEXE 3 : Les partenaires institutionnels

Le MEDDTL

Créé en 2007, ce ministère rassemble des pôles autrefois distincts - Équipement et Transports, Écologie, Énergie, puis le Logement en juin 2009. L'administration centrale s'articule autour d'un secrétariat général, un commissariat général, cinq directions générales et une délégation. Les relais sur le territoire : les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et les directions départementales des territoires (DDT).

Aujourd'hui, tous les sujets étant liés, il est nécessaire d'avoir une approche transversale et totalement décloisonnée pour traiter l'ensemble de ces questions.

L'ADEME

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) est un établissement public à caractère industriel et commercial, placé sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. Elle participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. L'agence met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public et les aide à financer des projets dans cinq domaines (la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit) et à progresser dans leurs démarches de développement durable.

11- ANNEXE 4 : Les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)

MEDDTL, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer	Grande Arche, paroi sud 92055 La Défense Cedex	01 40 81 21 22
DREAL	ADRESSE	TELEPHONE
ALSACE	2 route d'Oberhausbergen – BP 81005 – 67070 STRASBOURG CEDEX	03 88 13 08 03
AQUITAINE	Cité Administrative - Rue Jules Ferry – BP90 - 33090 BORDEAUX Cedex	05 56 93 31 46 / 16
AUVERGNE	7 rue Léo Lagrange - 63033 CLERMONT-FERRAND cedex	04 73 45 15 53
BASSE-NORMANDIE	10, Boulevard du Général Vanier – BP 60040 – 14006 CAEN Cedex	02 31 43 19 30
BOURGOGNE	57 rue de Mulhouse - BP 27 805 - 21078 DIJON Cedex	03 80 29 44 69
BRETAGNE	10 rue Maurice Fabre - CS 96515 - 35065 RENNES cedex	02 99 33 45 55
CENTRE	5 avenue Buffon - BP 6407 - 45064 ORLEANS cedex 2	02 38 79 43 17
CHAMPAGNE ARDENNE	41, bd Anatole France - 51022 CHALONS EN CHAMPAGNE Cedex	03 51 41 63 37 / 36
CORSE	Rue Peraldi - 20000 AJACCIO	04 95 23 70 76
FRANCHE-COMTE	17 E rue Savary - BP 1269 - 25005 BESANCON CEDEX	03 81 21 69 21 / 49
HAUTE-NORMANDIE	21, avenue de la porte des champs - 76037 ROUEN Cedex	02 35 52 32 40
ILE DE FRANCE	DREIF - 21-23, rue Miollis – 75732 PARIS Cedex 15	01 40 61 84 52/17/95
LANGUEDOC- ROUSSILLON	520 allée Henri II de Montmorency – CS 69007- 34064 MONTPELLIER Cdx 02	04 34 46 65 70
LIMOUSIN	22, rue des Pénitents Blancs - 87032 LIMOGES Cedex	05 55 12 94 03
LORRAINE	10 bis, rue des Alliés - BP 95038 -57071 METZ Cedex 3	03 87 34 33 66
MIDI-PYRENEES	Cité administrative, Bd Armand Duportal -31074 TOULOUSE 9	05 61 58 54 23
NORD-PAS-DE- CALAIS	44, rue de Tournai - BP 259 - 59019 LILLE Cedex	03 20 13 48 40 / 63
PAYS DE LOIRE	BP 32205 - 44022 NANTES CEDEX 1	02 51 84 82 84
PICARDIE	56 Rue Jules Barni - 80040 AMIENS Cedex	03 22 82 25 96 / 20
POITOU-CHARENTES	15, rue Arthur Ranc – BP 539 – 86020 POITIERS Cedex	05 49 55 65 90 / 46
PACA	16 rue Antoine Zattara – 13332 MARSEILLE Cedex 3	04 91 00 52 53 /56
RHONE-ALPES	Service transports et véhicules - 69509 LYON Cedex 3	04 78 62 11 60
MARTINIQUE	Route de la pointe de jaham - 97274 SCHOELCHER	05 96 59 58 60

12- ANNEXE 5 : Les implantations de l'ADEME

ADEME DVTD	Service Transports et Mobilité 500 route des Lucioles - Sophia-Antipolis - 06560 VALBONNE	04 93 95 79 00
DIRECTIONS REGIONALES	ADRESSE	TELEPHONE
ALSACE	8, rue Adolphe Seyboth 67000 STRASBOURG	03 88 15 46 46
AQUITAINE	6 quai de Paludate 33080 BORDEAUX cedex	05 56 33 80 00
AUVERGNE	63, bd Berthelot 63000 CLERMONT FERRAND	04 73 31 52 80
BASSE NORMANDIE	Immeuble "LE PENTACLE" avenue de Tsukuba 14209 HEROUVILLE SAINT CLAIR cedex	02 31 46 81 00
BOURGOGNE	1C Bd de Champagne – Tour Elithis – BP 51562 -21015 DIJON cedex	03 80 76 89 76
BRETAGNE	33, boulevard Solférino CS41 217 - 5012 RENNES cedex	02 99 85 87 00
CENTRE	22, rue d'Alsace - Lorraine - 45058 ORLEANS cedex 1	02 38 24 00 00
CHAMPAGNE ARDENNE	116, avenue de Paris - 51038 CHALONS-EN-CHAMPAGNE cedex	03 26 69 20 96
CORSE	Parc Sainte-Lucie - Immeuble Le Laetitia - BP 159 - 20178 AJACCIO cedex 1	04 95 10 57 57
FRANCHE COMTE	25 rue Gambetta – BP 26367 – 25018 BESANCON cedex 6	03 81 25 50 10
HAUTE NORMANDIE	"LES GALEES DU ROI" 30, rue Gadeau de Kerville - 76100 ROUEN	02 35 62 24 42
ILE DE FRANCE	6-8 rue Jean Jaurès - 92807 PUTEAUX Cedex	01 49 01 45 47
LANGUEDOC ROUSSILLON	Résidence « ANTALYA » - 119 rue Jacques Cartier - 34965 MONTPELLIER cedex 2	04 67 99 89 79
LIMOUSIN	38, ter avenue de la Libération - BP 20259 - 87007 LIMOGES cedex 1	05 55 79 39 34
LORRAINE	34, avenue André Malraux - 57000 METZ	03 87 20 02 90
MIDI - PYRENEES	Technoparc Bât C - rue Jean Bart - BP 672 - 31319 LABEGE Cedex	05 62 24 35 36
NORD PAS DE CALAIS	Centre Tertiaire de l'Arsenal 20 rue du Prieuré - 59500 DOUAI	03 27 95 89 90
PAYS DE LA LOIRE	5 boulevard Vincent Gâche BP 90302 - 44203 NANTES cedex 02	02 40 35 68 00
PICARDIE	2, rue Delpech - 80000 AMIENS	03 22 45 18 90
POITOU CHARENTES	6, rue de l'Ancienne Comédie BP 452 - 86011 POITIERS cedex 02	05 49 50 12 12
P.A.C.A.	2, boulevard de Gabès BP 139 - 13267 MARSEILLE cedex 08	04 91 32 84 44
RHONE - ALPES	10 rue des Emeraudes - 69006 LYON	04 72 83 46 00
LA REUNION	Parc 2000 - 3 avenue Theodore Drouhet - BP 380 97829 LE PORT Cedex	02 62 71 11 30
GUADELOUPE	"Café Center" - Rue Ferdinand Forest - 97122 BAIE-MAHAULT	0590 26 78 05
MARTINIQUE	Zone de Manhity - Four à chaux Sud - 97232 LE LAMENTIN	05 96 63 51 42