

# Guide pratique de la démarche Objectif CO<sub>2</sub>

---

juin 2014



L'engagement volontaire  
des grossistes-distributeurs



**ADEME**



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

# La CGI se mobilise au nom du commerce de gros

La Confédération du commerce de Gros et du commerce International (CGI) et ses fédérations adhérentes ont souhaité s'engager aux côtés de l'ADEME pour un transport plus durable.

## Cette mobilisation :

- ✓ **S'adresse à l'ensemble des grossistes-distributeurs en compte propre**, allant de la TPE-PME aux grands groupes, qui achètent et/ou commercialisent des biens à d'autres entreprises.
- ✓ **S'inscrit dans la continuité des actions menées depuis longtemps par les grossistes-distributeurs en vue de diminuer leurs émissions de CO<sub>2</sub>** que ce soit d'un point de vue environnemental ou économique.
- ✓ **Permet de valoriser et rendre visible tous les efforts faits au quotidien par ces professionnels.**
- ✓ **Contribue** notamment à **faire connaître et reconnaître les performances de leur modèle logistique** en matière de consommation d'énergies fossiles et d'émissions de gaz à effet de serre : **les tournées de livraisons** – dites du « dernier kilomètre » - qui approvisionnent en moyenne 15 à 20 clients par jour et par véhicule, évitant ainsi la multiplication des liaisons directes vendeur/client ou client/vendeur.

## En outre, cet engagement bénéficie directement à l'entreprise. Adhérer c'est :

- ✓ **Faire des économies**
  - Par la diminution de sa consommation de carburant et sa vulnérabilité face aux aléas des cours des produits pétroliers (ex : Former les conducteurs à l'éco-conduite, c'est jusqu'à 10% d'économie de carburant ou brider la vitesse maximale d'un véhicule à 80 km/h, c'est 5% d'économie de carburant en moyenne)
- ✓ **Profiter d'un avantage concurrentiel et commercial :**
  - Par le maintien ou la création d'un avantage concurrentiel qui permet de répondre à la demande croissante des donneurs d'ordre soucieux de réduire l'impact carbone de leurs activités de transport.
- ✓ **Diminuer son impact environnemental et être capable de le dire**
  - Par la participation à la lutte contre le changement climatique, par la réduction de l'encombrement du trafic, les nuisances sonores et l'amélioration de la qualité de l'air.
- ✓ **Se doter d'un outil managérial fédérateur :**
  - Par l'implication de l'ensemble des collaborateurs, clients et fournisseurs dans une démarche structurante, valorisante en interne et en externe.

Lancée en 2008, la Charte « Objectif CO<sub>2</sub> » s'inscrit dans l'action de la France qui s'est engagée à réduire de 20% les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur transport d'ici à 2020. Elle connaît un réel succès, ayant suscité l'engagement volontaire de près de 700 entreprises du transport routier de marchandises en date d'octobre 2012. Aujourd'hui, afin d'associer plus largement les entreprises dont le transport ne constitue qu'une des activités et de permettre un déploiement encore plus massif des démarches de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> tout au long de la chaîne des acteurs de la logistique, **la CGI souhaite promouvoir directement auprès de ses adhérents, fédérations, syndicats, entreprises, l'intégration de cette Charte dans leurs activités :**

- **soit car ses entreprises possèdent leur propre flotte** de véhicules et peuvent donc signer la Charte au nom de leur entreprise ;

- **soit car ses entreprises sont acheteuses de prestations de transport de marchandises** et peuvent donc, en tant que donneurs d'ordre, privilégier le recours à des transporteurs ayant signé la Charte « Objectif CO<sub>2</sub> ».

Cette dynamique de promotion auprès de ses adhérents se double de la participation de la CGI, aux côtés de l'ADEME et des acteurs du transport, à de futurs développements et référentiels, plus spécifiques (organisation et mutualisation, logistique du dernier kilomètre...).

# SOMMAIRE

## Charte « Objectif CO<sub>2</sub> »

1. **Maitriser sa consommation de carburant : un impératif pour les grossistes-distributeurs en compte propre.**
  - 1.1. Paramètres influençant la consommation de carburant des véhicules
  - 1.2. Comment améliorer sa consommation de carburant
2. **La solution : Charte d'engagements volontaires Objectif CO<sub>2</sub>**
  - 2.1. Pourquoi adhérer ?
  - 2.2. À qui s'adresse la démarche ?
  - 2.3. Objectifs attendus
  - 2.4. La démarche en 4 étapes

## Étape 1 : Préparer le projet – autoévaluation

1. **Les conditions de réussite**
2. **L' « autoévaluation » ou la validation des préalables**
3. **Les soutiens externes à l'entreprise**
  - 3.1 Les directions régionales de l'ADEME
  - 3.2 Les Directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)
  - 3.3 Les Conseils régionaux
  - 3.4 Les bureaux d'études spécialisés

## Étape 2 : Réaliser un diagnostic CO<sub>2</sub>

1. **Les pré-requis de la charte**
2. **Les indicateurs de performance environnementale**
3. **Les objectifs du « diagnostic CO<sub>2</sub> »**
4. **Les outils et méthodes**
  - 4.1 Le cahier des charges « Diagnostic CO<sub>2</sub> »
  - 4.2 L'outil Web en ligne sur le site Internet [www.objectifco2.fr](http://www.objectifco2.fr)
  - 4.3 Les Fiches Actions
5. **Qui peut réaliser le diagnostic CO<sub>2</sub> ?**
6. **Comment se faire aider ?**

## Étape 3 : signature de la charte

1. **La validation de l'intégration de l'entreprise dans la démarche**
2. **La signature de la charte Objectif CO<sub>2</sub>**

## Étape 4 : Mise en œuvre et suivi des engagements

1. **L'accompagnement par les actions de communication / sensibilisation internes**
2. **La pérennisation de la démarche**
3. **Le maintien de l'élan**
4. **Le suivi du plan d'actions**
5. **L'évaluation annuelle de la situation de l'entreprise et le bilan à 3 ans**

## Contacts

Annexe 1 Contacts ADEME en régions

Annexe 2 Contacts DREAL en régions

## 1. La maîtrise de la consommation de carburant : un impératif pour les grossistes-distributeurs en compte propre

### 1.1 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 qui possèdent leur propre flotte ont à leur disposition une large palette de solutions permettant de **réduire la consommation de carburant de leurs véhicules et ainsi leurs émissions de CO<sub>2</sub>**.

Ces solutions sont :

- **technologiques** (autour du véhicule et du carburant),
- **organisationnelles** (optimisation des chargements et des flux),
- **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.

### 1.2 Comment améliorer sa consommation de carburant

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 CO<sub>2</sub> 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 :

- 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.

## 2. La solution : Charte d'engagements volontaires Objectif CO<sub>2</sub>

### 2.1 Pourquoi adhérer ?

Lancée officiellement en décembre 2008, la charte « Objectif CO<sub>2</sub> » s'inscrit dans une démarche globale de lutte contre le changement climatique et plus précisément de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (principal gaz à

effet de serre). Dans le même sens, elle entend aussi contribuer à aider les entreprises à réduire leur consommation de carburant et alléger ainsi la part du poste carburant dans les comptes des entreprises.

**Cette démarche permet aux 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 CO<sub>2</sub>.**

**Pour atteindre cet objectif, les entreprises signataires s'engagent en mettant en œuvre au moins 1 action sur chacun des 4 axes définis par la charte, à savoir :**

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

Par cette initiative, le grossiste-distributeur 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 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.**

## **2.2 A qui s'adresse la démarche ?**

La démarche Objectif CO<sub>2</sub> s'adresse à toutes les entreprises effectuant du transport routier de marchandises, quelle que soit leur taille ou leur activité (pour le compte propre, seuls les véhicules ayant un PTAC supérieur à 3,5 tonnes sont concernés).

Pour le compte propre, 3 segments de véhicules associant un gabarit à un usage principal et un PTAC ont été retenus.

<b>Gabarit du véhicule</b>	<b>Usage principal considéré</b>	<b>PTAC</b>
Petit porteur	Urbain	Entre 3,6t et 12t
Grand porteur	Régional	> 12t
Ensemble routier	Longue distance	40t

## **2.3 Objectifs attendus**

La démarche Objectif CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, 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.

## 2.4 La démarche en 4 étapes

### Étape 1

#### Préparer le projet : s'autoévaluer

- 1) 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](http://www.objectifco2.fr)
- 2) Quels sont les moyens humains, financiers et organisationnels à mobiliser dans l'entreprise ?

### Étape 2

#### Réaliser le diagnostic CO<sub>2</sub>

- 1) Établir un état des lieux de référence en s'appuyant sur le cahier des charges Diagnostic CO<sub>2</sub>
- 2) Évaluer les gains potentiels en carburant, en émissions de CO<sub>2</sub> et le temps de retour sur investissement des actions en utilisant les Fiches actions et l'outil web en ligne sur le site internet
- 3) Définir un plan d'actions et les objectifs de mise en œuvre pour chaque action
- 4) Définir un objectif de réduction des indicateurs de performance environnementale à atteindre sur une période de 3 ans, exprimés en g CO<sub>2</sub>/km et g CO<sub>2</sub>/t.km
- 5) Satisfaire les prérequis à la signature de la charte

### Étape 3

#### Signer la charte

- 1) 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.
- 2) Une fois l'engagement de l'entreprise validé, signer la charte
- 3) Télécharger le logo Objectif CO<sub>2</sub> et son guide d'utilisation
- 4) Inscription sur la liste des entreprises signataires de la charte mise en ligne sur le site internet

### Étape 4

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

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

# Étape 1 : Préparer le projet – autoévaluation

## 1. Les conditions de réussite

Selon la situation de l'entreprise, les raisons d'entrer dans la démarche Objectif CO<sub>2</sub> 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.

## 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 CO<sub>2</sub>** ;
- **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](http://www.objectifco2.fr).

Cette autoévaluation permet au candidat de vérifier s'il répond a minima à certains préalables. En effet, la démarche nécessite que l'entreprise 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 :

<b>Préalable n°1</b>	Le projet est porté par la direction générale de l'entreprise
<b>Préalable n°2</b>	Un chef de projet interne a été nommé
<b>Préalable n°3</b>	L'entreprise a identifié ses motivations pour s'engager dans la démarche (environnementale, économique, sociale et clientèle)
<b>Préalable n°4</b>	L'entreprise connaît et maîtrise la structure de son parc de véhicules
<b>Préalable n°5</b>	L'entreprise connaît et suit la consommation de carburant par véhicule et/ou par conducteur
<b>Préalable n°6</b>	L'entreprise maîtrise les actions de formation et de sensibilisation de ses conducteurs
<b>Préalable n°7</b>	L'entreprise connaît et suit ses flux de marchandises
<b>Préalable n°8</b>	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)
<b>Préalable n°9</b>	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 faire valider son engagement et intégrer la démarche. En effet, si l'entreprise ne maîtrise pas l'ensemble des pré-requis (voir Etape 2 §1.), son intégration dans la démarche de la charte d'engagements volontaires ne pourra pas être validée.

### 3. Les soutiens externes à l'entreprise

#### 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 1 : Les implantations de l'ADEME*

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

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 2 : Les implantations des DREAL*

#### 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.

### **3.4 Les bureaux d'études spécialisés**

Pour réaliser son diagnostic CO<sub>2</sub>, 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.

## Étape 2 : Réaliser un diagnostic CO<sub>2</sub>

### 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](http://www.objectifco2.fr) et respecter ainsi les pré-requis suivants :

#### Pré-requis N°1

**Réaliser un diagnostic CO<sub>2</sub>** formalisé par l'outil Web en ligne sur le site Internet [www.objectifco2.fr](http://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.

#### Pré-requis N°2

**Choisir / Définir 2 indicateurs de performance environnementale** propres à l'entreprise (g CO<sub>2</sub>/km et une unité d'activité permettant d'obtenir l'indicateur g CO<sub>2</sub> / t.km) avec un objectif de réduction à 3 ans

#### Pré-requis N°3

**Définir un plan d'actions sur une période de 3 ans** élaboré autour des 4 axes suivants :

- Le véhicule
- Le carburant
- Le conducteur
- L'organisation des flux de transport

#### Pré-requis N°4

**Choisir au moins 1 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](http://www.objectifco2.fr) (voir le chapitre 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 CO<sub>2</sub> 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.

### 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 3 ans d'engagements, les performances de l'entreprise en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub> 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 (mutualisation, organisation des tournées...).

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 pour livrer les clients. Entre ces deux chiffres, il y a par exemple le taux de kilomètres à vide ou le taux de remplissage des véhicules.

Il est demandé de suivre l'indicateur g CO<sub>2</sub>/km puis une autre donnée d'activité qui permettra de suivre l'indicateur g CO<sub>2</sub>/t.km. Cette donnée d'activité doit être :

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

Le nombre de colis peut être une donnée 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 (transports effectués entre les plateformes, tournées de livraisons des clients...)

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 CO<sub>2</sub>. 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...

### 3. Les objectifs du « diagnostic CO<sub>2</sub> »

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 CO<sub>2</sub> » sur le périmètre retenu.

#### **Objectifs du diagnostic CO<sub>2</sub> :**

- 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 CO<sub>2</sub> de l'entreprise sur le périmètre choisi ;
- Évaluer les gains potentiels en carburants et CO<sub>2</sub> 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.

## 4. Les outils et méthodes

La réalisation du diagnostic CO<sub>2</sub> se base sur les outils et méthodes, spécifiquement développés pour la démarche Objectif CO<sub>2</sub>, à savoir :

- le présent guide pratique de la démarche ;
- le cahier des charges relatif au diagnostic CO<sub>2</sub> et au suivi de la démarche ;
- l'outil Web en ligne sur le site Internet [www.objectifco2.fr](http://www.objectifco2.fr) et son manuel utilisateur ;
- les "fiches actions" détaillées et classées en fonction des 4 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](http://www.objectifco2.fr).

### 4.1 Le cahier des charges « Diagnostic CO<sub>2</sub> »

L'objectif du cahier des charges « diagnostic CO<sub>2</sub> » 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 CO<sub>2</sub> 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.

### 4.2 L'outil Web en ligne sur le site Internet [www.objectifco2.fr](http://www.objectifco2.fr)

L'outil Web, en ligne sur le site Internet [www.objectifco2.fr](http://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 CO<sub>2</sub> de l'entreprise sur le périmètre choisi ;
- d'évaluer les gains de CO<sub>2</sub> 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 4 étapes de la démarche :

Étape 1 : Autoévaluation de l'entreprise

Étape 2 : Diagnostic CO<sub>2</sub>

Étape 3 : Validation par le comité régional de l'engagement de l'entreprise, puis signature de la Charte

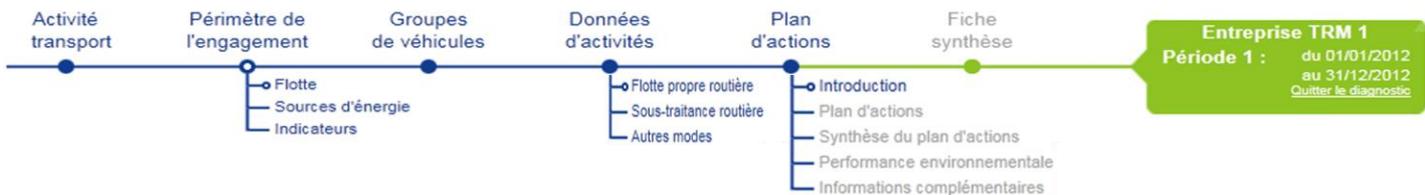
Étape 4 : Mise à jour annuel de l'engagement par l'entreprise sur la période des 3 ans

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

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

Au-delà des informations générales de l'entreprise (tels que l'adresse, l'effectif...), il sera demandé d'indiquer sa nature. IL s'agira de cocher « Du transport pour compte propre (chargeur, grossistes...) »

- **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 CO<sub>2</sub> » permet à l'entreprise de définir son plan d'actions et son objectif global de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Il permet ainsi à l'entreprise de calculer les gains potentiels en carburant et

en émissions de CO<sub>2</sub> 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 4.3) ;
- d'évaluer les gains de CO<sub>2</sub> 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.

### 4.3 Les Fiches Actions

Différentes actions permettant de réduire la consommation de carburants et les émissions de CO<sub>2</sub> ont été identifiées selon les 4 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 CO<sub>2</sub> et qui sont disponibles sur le marché.

En complément de l'outil Web et téléchargeables sur le site Internet [www.objectifco2.fr](http://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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub> ;
- 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).

**Quatre segments de véhicules** associant un gabarit à un usage principal et un PTAC<sup>1</sup> ont été retenus. Pour les entreprises en compte propre, seules les 3 dernières catégories peuvent être utilisées.

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

<sup>1</sup> PTAC = Poids Total Autorisé en Charge

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.

### Présentation d'une fiche de synthèse résumant les solutions proposées

**Axe de la fiche action** → Axe Conducteur

**Thème de la fiche action** → Axe Conducteur - Fiche n°1

**Description** → L'objectif principal d'un programme d'éco-conduite est de modifier les comportements des conducteurs afin qu'ils adoptent de manière pérenne une conduite économe en carburant. Plusieurs degrés peuvent être envisagés dans un programme éco-conduite: un premier apprentissage des principes de l'éco-conduite (première formation), la mise à jour régulière de cette formation (formations régulières) et enfin l'intégration d'objectifs de conduite économe dans le système de management des conducteurs (système de management éco-conduite).

**Domaine de pertinence** → Cette action s'applique aux conducteurs de tout type de transport routier de voyageurs et à tout type de véhicules.

**Existence d'une fiche standard Certificat d'Economie d'Énergie** → Solutions

**Présentation des solutions** → Solutions

**Gains en termes d'émissions de CO<sub>2</sub>** → Gain CO<sub>2</sub>

**Pictogrammes relatifs au domaine de pertinence** → Faisabilité

**Faisabilité de mise en œuvre** → Faisabilité

**Temps de retour sur investissement** → Investissement

**Illustrations**

Axe Conducteur  
Fiche n°1  
Juillet 2012  
4/16

## Tableaux récapitulatifs de l'ensemble des actions et solutions des 4 axes

Fiches action	Solutions	Domaine de pertinence	Renouvellement de véhicule ou remorque	Fiche CEE	Gain CO <sub>2</sub>	Temps de retour sur investissement	Faisabilité
<b>Axe Véhicule</b>							
FA Véh. 1 : Modernisation et ajustement du parc à son usage	Optimisation de la puissance	VTL PP GP ER	↻		3 à 5%	< 1 an	+
	Choix d'une boîte de vitesse robotisée	VTL PP GP ER	↻	★	3 à 7%	1-3 ans	+
	Optimisation du pont	VTL PP GP ER	↻		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	VTL GP ER			1,2 à 5%	< 1 an	+
	Coupure automatique du moteur au ralenti	PP GP ER			1 à 6%	< 1 an	+
FA Véh. 3 : Utilisation de lubrifiants à économie d'énergie	Utilisation de lubrifiants moteur à économie d'énergie	VTL PP GP ER		★	1,25%	< 1 an	+
FA Véh. 4 : Utilisation d'accessoires pour diminuer la résistance aérodynamique	Accessoires tracteur et cabine	VTL PP GP ER		★	0,5 à 10%	1-3 ans	+
	Accessoires remorque ou caisse	PP GP ER			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	VTL PP GP ER			2%	< 1 an	+
	Réalisation d'un carnet de bord destiné aux conducteurs	VTL PP GP ER			indirect	-	++
FA Véh. 6 : Gestion du parc de pneumatiques	Pneumatiques basse résistance	VTL PP GP ER		★	0,8 à 4%	< 1 an	+
	Recrusage et rechapage des pneumatiques	PP GP ER		★	1%	< 1 an	+
	Gonflage des pneumatiques	VTL PP GP ER		★	1 à 2,5%	< 1 an	+
	Optimisation de la géométrie	VTL PP GP ER			1,5%	< 1 an	+
FA Véh. 7 : Climatisation	Climatisation évaporative	VTL PP GP ER			3%	1-3 ans	+++
FA Véh. 8 : Allègement du véhicule	Allègement du véhicule	VTL PP GP ER	↻		0,5 à 20%	-	++
FA Véh. 9 : Réduction des consommations liées aux besoins autres que la traction	Optimisation de l'alimentation des équipements auxiliaires	VTL PP GP ER	↻		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	ER ❄️	↻		Variable	-	+
	Groupes frigorifiques de transport ayant une option de biberonage	VTL PP GP ER ❄️	↻		5 à 10%*	-	+
	Groupe frigorifique à Haute Efficacité Energétique	VTL PP GP ER ❄️	↻	★	50%*	> 3 ans	+
	Utilisation d'engins munis d'un groupe frigorifique cryogénique de CO2 ou d'azote liquide à injection indirecte	GP ER ❄️	↻		75%*	> 3 ans	+++
	Utilisation d'engins munis d'un groupe frigorifique cryogénique d'azote liquide à injection directe	GP ER ❄️	↻		65%*	> 3 ans	+++
	Engins réfrigérants équipés de plaques eutectiques ou d'un groupe dit à accumulation	VTL PP ❄️	↻		97%*	< 1 an	++
FA Véh. 11: Température dirigée: choix de la caisse isotherme	Equipements et maintenance spécifiques pour réduire les pertes de froid	VTL PP GP ER ❄️			15 à 25%	< 1 an	+
	Maintenance des équipements frigorifiques	VTL PP GP ER ❄️			5%	-	+

\* en % de la consommation du groupe froid

Fiches action	Solutions	Domaine de pertinence	Renouvellement de véhicule ou remorque	Fiche CEE	Gain CO <sub>2</sub>	Temps de retour sur investissement	Faisabilité
<b>Axe Carburant</b>							
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 ER			< 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 ER			4,4%	< 1 an	+
FA Carb. 4 : Amélioration du suivi des consommations	Collecte de l'information	VTL PP GP ER			Indirect	-	++
	Télématique embarquée (consommation)	VTL PP GP ER		★	5%	< 1 an	++
	Gestion et utilisation de l'information	VTL PP GP ER			Indirect	-	++
<b>Axe Conducteur</b>							
FA Cond. 1 : Mise en place d'un programme éco-conduite	Première formation à l'éco-conduite	VTL PP GP ER		★	3%	< 1 an	+
	Formations régulières à l'éco-conduite	VTL PP GP ER			6%	< 1 an	+
	Système de management de la performance éco-conduite	VTL PP GP ER			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 ER ❄️			Variable	-	+

<b>Axe Organisation des flux de transport</b>							
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	-	++
FA Orga. 4 : Travail collaboratif avec les clients pour une meilleure optimisation	Remplacement d'un véhicule frigorifique standard par un véhicule multi-températures	VTL GP ER ❄️	↻		20 à 30%	1-3 ans	++
	Informations sur les émissions de CO <sub>2</sub> 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%	-	++
FA Orga. 5 : Sensibilisation des sous-traitants routiers	Mise en place de rendez-vous	VTL PP GP ER			Variable	-	+
	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	-	++
FA Orga. 6 : Optimisation du transport de marchandises en ville	Proposer l'adhésion à la Charte Objectif CO <sub>2</sub>	VTL PP GP ER			5%	-	+
	Schémas logistiques optimisés pour la livraison urbaine	VTL PP GP			Variable	-	+++

## Légende

Fiches spécifiques au transport sous température dirigée		Temps de retour sur investissement	Long (>3 ans)	> 3 ans	Gain CO2	< 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		Non applicable		-		
		Faisabilité	Difficile	+++		
			Intermédiaire	++		
			facile	+		

## 5. Qui peut réaliser le diagnostic CO<sub>2</sub> ?

Le diagnostic CO<sub>2</sub> 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 4.1 p12.

## 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 CO<sub>2</sub> 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.

## Étape 3 : Validation du diagnostic CO<sub>2</sub> et signature de la Charte

L'objectif de cette 3<sup>e</sup> phase est de valider le diagnostic réalisé par l'entreprise et de formaliser la signature de la charte par l'entreprise.

### 1. La validation de l'intégration de l'entreprise dans la démarche

Le diagnostic CO<sub>2</sub> a permis de réaliser la saisie des données sur l'outil web en ligne sur [www.objectifco2.fr](http://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 4 pré-requis** : Voir p 9
- 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...

### 2. La signature de la charte Objectif CO<sub>2</sub>

Après validation par le comité régional, l'entreprise pourra officiellement signer la charte d'engagements volontaires Objectif CO<sub>2</sub>, 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](http://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 de l'entreprise**

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.

## Étape 4 : Mise en œuvre et 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.

### 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 CO<sub>2</sub>.

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.

### 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.

### 3. Le maintien de l'élan

Quelques mois après l'engagement de l'entreprise au sein de la charte, 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.

### 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 défini p11.

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

## 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 valider.

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.

## Contacts

Pour plus d'informations sur la charte « Objectif CO<sub>2</sub> », plusieurs contacts possibles :

- **L'ADEME, avec un représentant dans chaque région** (cf. liste des contacts en annexe 1)
- **La DREAL, avec un représentant dans chaque région** (cf. liste des contacts en annexe 2)
- **La CGI, Bérengère LEENHARDT** (Responsable Transport et Environnement)  
E-mail : [bleenhardt@cgi-cf.com](mailto:bleenhardt@cgi-cf.com)  
Tel : 01.44.55.35.00

## Annexe 1: Contacts ADEME en régions

DIRECTIONS RÉGIONALES	ADRESSES	TÉLÉPHONE	CONTACTS
<b>ALSACE</b>	8, rue Adolphe Seyboth 67000 STRASBOURG	03 88 15 46 48	jean-pierre.behaxeteguy@ademe.fr
<b>AQUITAINE</b>	6 quai de Paludate 33080 BORDEAUX cedex	05 56 33 80 00	Alain.besancon@ademe.fr
<b>AUVERGNE</b>	63, bd Berthelot 63000 CLERMONT FERRAND	04 73 31 52 89	marie-claude.hebuterne@ademe.fr
<b>BASSE NORMANDIE</b>	Immeuble "LE PENTACLE" avenue de Tsukuba 14209 HEROUVILLE SAINT CLAIR cedex	02 31 46 81 00	muriel.lefresne@ademe.fr
<b>BOURGOGNE</b>	1C Bd de Champagne – Tour Elithis – BP 51562 -21015 DIJON cedex	03 80 76 89 76	cecile.colson@ademe.fr philippe.portier@ademe.fr
<b>BRETAGNE</b>	33, boulevard Solférino CS41 217 - 5012 RENNES cedex	02 99 85 87 00	renaud.michel@ademe.fr
<b>CENTRE</b>	22, rue d'Alsace - Lorraine - 45058 ORLEANS cedex 1	02 38 24 09 14 02 38 24 00 07	julia.michel@ademe.fr
<b>CHAMPAGNE ARDENNE</b>	116, avenue de Paris - 51038 CHALONS-EN-CHAMPAGNE cedex	03 26 69 20 96	yann.carbain@ademe.fr
<b>CORSE</b>	Route Vazzio – lot n°3 F Le Ricanto BP 9002 - 20700 AJACCIO cedex 9	04 95 10 57 51	yann.lebigot@ademe.fr
<b>FRANCHE COMTÉ</b>	25 rue Gambetta – BP 26367 – 25018 BESANCON cedex 6	03 81 25 50 00	florent.moragas@ademe.fr
<b>HAUTE NORMANDIE</b>	"LES GALEES DU ROI" 30, rue Gadeau de Kerville - 76100 ROUEN	02 32 62 24 42	marc.raout@ademe.fr
<b>ILE DE France</b>	6-8 rue Jean Jaurès - 92807 PUTEAUX Cedex	01 49 01 45 47	jean-yves.marie-rose@ademe.fr benoit.lepesant@ademe.fr
<b>LANGUEDOC ROUSSILLON</b>	Résidence « ANTALYA » - 119 rue Jacques Cartier - 34965 MONTPELLIER cedex 2	04 67 99 89 79	martine.cheylan@ademe.fr
<b>LIMOUSIN</b>	38, ter avenue de la Libération - BP 20259 - 87007 LIMOGES cedex 1	05 55 79 39 34	stephane.delautrette@ademe.fr
<b>LORRAINE</b>	34, avenue André Malraux - 57000 METZ	03 87 20 02 90 03 87 20 03 76	eric.schang@ademe.fr
<b>MIDI-PYRÉNÉES</b>	Technoparc Bât C - rue Jean Bart - BP 672 - 31319 LABEGE Cedex	05 62 24 35 36	veronique.tatry@ademe.fr
<b>NORD PAS DE CALAIS</b>	Centre Tertiaire de l'Arsenal 20 rue du Prieuré - 59500 DOUAI	03 27 95 89 90	marie.tison@ademe.fr
<b>PAYS DE LOIRE</b>	5 boulevard Vincent Gâche BP 90302 - 44203 NANTES cedex 02	02 40 35 68 00	sebastien.bourcier@ademe.fr
<b>PICARDIE</b>	2 rue Delpech – 80000 Amiens	03 22 45 18 90	yannick.paillet@ademe.fr
<b>POITOU CHARENTES</b>	6, rue de l'Ancienne Comédie BP 452 - 86011 POITIERS cedex 02	05 49 50 20 35	Jean-philippe.estrade@ademe.fr
<b>P.A.C.A</b>	2, boulevard de Gabès BP 139 - 13267 MARSEILLE cedex 08	04 91 32 84 44	jerome.cicile@ademe.fr michel.giora@ademe.fr
<b>RHÔNE-ALPES</b>	10 rue des Emeraudes - 69006 LYON	04 72 83 46 24 04 72 83 46 22	arnaud.mainsant@ademe.fr
<b>LA RÉUNION</b>	Parc 2000 - 3 avenue Theodore Drouhet - BP 380 97829 LE PORT Cedex	02 62 71 11 30	roselyne.duval@ademe.fr
<b>GUADELOUPE</b>	"Café Center" - Rue Ferdinand Forest - 97122 BAIE-MAHAULT	05 90 26 78 05	marianna.martel@ademe.fr
<b>MARTINIQUE</b>	Zone de Manhity - Four à chaux Sud - 97232 LE LAMENTIN	05 96 63 51 42	anabelle.vigilant@ademe.fr
<b>SERVICE CENTRAL</b>	Service Transport et Mobilité 500 route des Lucioles – Sophia-Antipolis 06560 VALBONNE	04 93 95 79 00	gerald.lalevee@ademe.fr nicolas.delcey@ademe.fr severine.boulard@ademe.fr

## Annexe 2 : Contacts DREAL en régions

MEDDTL, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer	Grande Arche, paroi sud 92055 La Défense Cedex	01 40 81 21 22
<b>DREAL</b>	<b>ADRESSE</b>	
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

## Fédérations partenaires

