

# L'Officiel des transporteurs

www.wk-transport-logistique.fr

■ ENQUÊTE CNR « LONGUE DISTANCE » DU MIEUX POUR LES GRANDES ENTREPRISES ■ MORYGLOBAL (75) BRUXELLES LÂCHE 5,1 M€ ■ WILLIAM A2B (33) LA POLITIQUE DU JUSTE PRIX ■ STATIONS GNL ET GNC LE GAZ CONSTRUIT SON RÉSEAU

# OBJECTIF

## UN LABEL **CO<sub>2</sub>** POUR RENFORCER LA CHARTE





D'une validité de 3 ans, le label est l'innovation du nouveau programme Objectif CO<sub>2</sub>. Obtenu après audit dont le prix est forfaitisé, il valide la performance environnementale des entreprises sur la base d'un référentiel strict.

Réalisé par Érick Demangeon



**PROGRAMME OBJECTIF CO<sub>2</sub>**

# Un label pour renforcer la charte





**P**our comprendre le nouveau programme Objectif CO<sub>2</sub> dévoilé par le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'environnement (MEDDE), l'ADEME et l'AFT lors de la récente SITL Europe, il est nécessaire d'avoir à l'esprit les conclusions de l'évaluation de la Charte « Objectif CO<sub>2</sub>, les transporteurs s'engagent » remises en décembre 2013 <sup>(1)</sup>. À l'époque, l'enquête réalisée par le cabinet AJI-Europe pour le compte de l'ADEME confirmait « la pertinence et la cohérence interne et externe » de la démarche. Son efficacité économique,

au regard de l'investissement public engagé et des résultats obtenus en termes de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, était également saluée. Pour les transporteurs, la réduction des consommations moyennes au cours des trois années d'engagement était estimée entre 2,2 et 3,6%. Sur le terrain, l'ampleur des baisses de consommation et d'émissions dépend, en réalité, des actions mises en œuvre : formation éco-conduite avec suivie sur la durée, renouvellement de parc avec, parfois, introduction de nouveaux carburants comme le gaz naturel chez les Transports Mendy etc. Chez Premat ou Star's Service, les premiers engagements ont ainsi réduit de 8 à 9% les consommations.

D'autres impacts étaient en revanche plus « contrastés ». D'un côté, l'adhésion à la charte ne semblait pas « apporter d'avantages concurrentiels marquants par rapport aux donneurs d'ordre ». De l'autre, l'effet d'entraînement auprès des entreprises non adhérentes était « faible ». Conclusion : « Au plan macro-économique, la contribution de la charte à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du transport et au rééquilibrage modal n'est pas encore significative ». Sur cette base, 17 recommandations stratégiques, organisationnelles et opérationnelles avaient été formulées, classées par ordre d'importance. Considérée comme « essentielle et prioritaires », la mise en place d'un système de labellisation était préconisée avec la définition d'objectifs chiffrés. La rationalisation et la diffusion de la démarche au

**Dominique Derval, cogérante de TSD (49), un des deux astriens avec les Transports Rautureau, à faire partie des 14 premiers transporteurs labellisés.**

**Proposant une offre globale de prestations au moyen de véhicules au gaz sous la marque Belharra, les Transports P. Mendy (40) font partie des 14 premiers transporteurs labellisés.**

(W. Maisy)

plan régional, ainsi que la diversification des sources de financement par délégation d'une partie de sa gestion opérationnelle apparaissent également.

#### CRÉATION D'UN LABEL

Sous couvert d'une convention conclue entre l'État, Total Marketing France (filiale du groupe Total), la FNTR, l'OTRE, TLE, l'UNOSTRA, la FNTV, l'AFT et l'ADEME, la prise en compte de ses recommandations est à l'origine du nouveau programme « Objectif CO<sub>2</sub> » géré par l'AFT. Lequel est structuré autour de la charte proposée depuis décembre 2008, et d'un nouveau label. « La création d'un label offre aux entreprises, ayant atteint un haut niveau de performance environnementale, une reconnaissance objective, neutre et crédible. Il doit permettre également de faire entrer dans la démarche de nouvelles entreprises performantes mais non encore signataires de la



#### LES 14 PREMIERS TRANSPORTEURS LABELLISÉS SONT...

La construction du label et de son référentiel a été réalisée au moyen d'une expérimentation menée avec le concours de 14 transporteurs volontaires signataires de la charte « Objectif CO<sub>2</sub> ». La sélection a été opérée en fonction de la représentativité de l'entreprise en termes de taille et d'activités ainsi que son engagement moteur sur les thématiques environnementales. Menée au deuxième semestre 2015, cette expérimentation s'est clôturée par la labellisation des 14 entreprises participantes : Distritec (77), Bréger (53), Premat (91), XPO Logistics (69), Star's Service (92), Transports Mendy (40), Ruiz & Fils Transports (11), Vir Transports (75), Salva (66), Groupe Charles André (26), MGE (88), Rautureau (85), Jourdan (50) et TSD (49).



**Gérald Lalevée, ingénieur Transport & Mobilité de l'ADEME.**

(D. Delion)





Charte», déclare Anne Debar, sous-directrice des transports routiers à la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer). En sus des ressources régionales de l'ADEME, des DREAL et des organisations professionnelles associées, la convention prévoit aussi « un accroissement du nombre de chargés de mission régionaux (une vingtaine, ndlr) afin de constituer un maillage plus homogène sur l'ensemble du territoire pour animer la démarche, et permettre un meilleur accompagnement des entreprises dans leur engagement environnemental ».

#### ARTICULATION CHARTE VS LABEL

Précisée dans la convention dont l'effet est rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 2016, la volonté des partenaires du programme Objectif CO<sub>2</sub> est de conjuguer deux démarches complémentaires. « De progrès, la première s'appuie sur la continuité et le renforcement de la charte d'engagement volontaire Objectif CO<sub>2</sub> ». Laquelle demeure une déclaration d'intention du transporteur assortie d'un objectif de réduction de ses émissions de CO<sub>2</sub> par la mise en œuvre d'un plan d'actions et de moyens. « De performance, la deuxième par la création d'un label, permet aux entreprises de transport d'obtenir une reconnaissance de leur niveau de performance environnementale, qu'elles devront s'engager à minima à maintenir et à améliorer en fonction de l'évolution du seuil de référence », indique Gérald Lalevée, ingénieur Transport & Mobilité de l'ADEME. Au moyen d'un audit extérieur, le label valide la fiabilité des données transmises et des résultats atteints. Pour Gérald Lalevée, « outre qu'il favorise un effet d'émulation, le label répond aux souhaits des professionnels de voir les entreprises vertueuses mieux reconnues. En effet, une démarche axée sur le seul facteur "progrès" amène les entreprises parvenues à un seuil de performance difficilement améliorable à court terme, à sortir du dispositif ». Cette analyse croise en effet les avis des profession-

nels à l'image d'Alain Egermann, directeur général du groupe Bréger, pour qui « l'intérêt du label est de s'inscrire dans la durée, avec une démarche structurée ». De son côté, Philippe de Clermont-Tonnerre, chargé de mission chez Star's Service, constate que lors de la deuxième charte, « la progression devient plus lente, les efforts du premier engagement portant ses fruits ».

#### CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ

Pour prétendre au label, encore faut-il respecter son référentiel <sup>(2)</sup> et, tout d'abord, à ses critères d'éligibilité. « Le label s'adresse dans un premier temps à toute entreprise de TRM pour compte d'autrui, qu'elle soit ou non signataire de la charte Objectif CO<sub>2</sub> », situe Gérald Lalevée. Ensuite, le taux de sous-traitance « non labellisée » doit être inférieur à 35 % du chiffre d'affaires transport. « Ainsi, la somme de l'activité de la flotte propre de l'entreprise "labellisée" et de celle des sous-traitants "labellisés" doit être supérieure à 65 % de ce chiffre d'affaires transport. Autrement dit, si le taux de sous-traitance routière de l'entreprise est supérieur à 35 %, une part suffisante de l'activité de ses sous-traitants devra avoir été réalisée par des entreprises labellisées en vue de ■

#### BASE DE DONNÉES HBEFA, LA PERFORMANCE DE RÉFÉRENCE

Pour Handbook of emission factors for road transport, le guide des facteurs d'émission pour les transports routiers (HBEFA) a été initialement développé pour le compte des agences de protection de l'environnement d'Allemagne, de Suisse et d'Autriche. Puis la Suède, la Norvège et France ainsi que le Centre européen pour la recherche de la Commission européenne (CCR) l'ont rejoint. Actualisée tous les ans, la base de données HBEFA reprend les caractéristiques et les facteurs d'émission de CO<sub>2</sub> des flottes de véhicules de ses membres en g/km et en g/tkm pour toutes les catégories de véhicules, chacune divisée en différentes catégories pour une grande variété de situations de trafic. Les données issues du parc français sont transmises par l'IFST-TAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux).





Les Transports Premat compte parmi les premiers transporteurs labellisés. (C. Sai)

III parvenir à un chiffre d'affaires transport imputable pour plus de 65 % à une flotte de véhicules labellisée », explique le référentiel. Ce taux maximum de sous-traitance « non labellisée » sera réduit progressivement à 15 % à l'issue des 3 premières années de mise en œuvre. À titre dérogatoire et jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2017, les entreprises disposant en propre d'une flotte de plus de 1 000 véhicules, pourront être éligibles au label après examen de leur demande dans la limite d'un taux de sous-traitance routière non labellisé de 45 %. Troisième et dernier critère : atteindre le niveau de performance requis sur l'ensemble de son activité transport, calculé à partir des émissions des véhicules en gramme de CO<sub>2</sub>/km et en gramme de CO<sub>2</sub>/tkm. Ce niveau de performance est évalué au moyen des données d'activité déclarées par l'entreprise sur le site [www.objectifco2.fr](http://www.objectifco2.fr), comparées à la

performance de référence de la flotte nationale issue de la base de données HBEFA.

#### DÉMARCHES À SUIVRE

Si la demande de label n'impose pas d'être signataire de la charte, celle-ci en facilite grandement les démarches d'inscription et de saisie des données. Ainsi, les transporteurs non chartés doivent créer un compte sur le site [www.objectifco2.fr](http://www.objectifco2.fr), et y présenter leur entreprise en renseignant des informations sur son activité. Ces informations la segmentent en groupes de véhicules homogènes, de carburant identique, affectés à une activité : VUL - 3,5 t ; porteurs de 3,6 à 12 t ; porteurs de plus de 12 t, et ensembles jusqu'à 44 t. Pour évaluer avec une meilleure précision la performance de l'entreprise à partir des données transmises, chaque groupe dispose de sous-gabarits. Dix sont disponibles. Suivant le

même but, des listes exhaustives de carburants et d'activités sont proposées. « Pour chaque groupe de véhicules, l'entreprise saisit les informations de l'année écoulée qui permettent d'évaluer sa performance CO<sub>2</sub> : consommation (et des groupes froid si concernée), kilomètres parcourus, kilomètres à vide, tonnes-kilomètres avec plusieurs méthodes de calcul proposées, vitesse moyenne et, éventuellement, déclivité moyenne », énumère Gérald Lalevée. Souligné dans le référentiel, un critère d'éligibilité sous-jacent est donc de posséder un suivi précis de ses données d'activité. Le périmètre déclaré couvre 100 % de

## RÔLE DES CHARGÉS DE MISSION TERRITORIAUX

« Le label s'appuie une évaluation indépendante et standardisée », insiste Marie Barré de l'AFT. C'est pourquoi ce ne sont pas les chargés de mission territoriaux qui audient les entreprises. Recrutés et formés par l'AFT, ils ont trois missions principales en revanche : l'information, la formation et l'innovation. La première vise à sensibiliser les entreprises de transport sur les problématiques liées à la consommation d'énergie et aux émissions de CO<sub>2</sub> de leurs prestations. Dans ce cadre et avec le soutien des signataires de la convention, ces chargés de mission ont aussi pour rôle d'aider les entreprises à mieux appréhender des démarches connexes comme les certificats d'économie d'énergie (CEE). Au titre de leur deuxième mission, ils accompagnent les entreprises chartées et/ou labellisées, et les forment au suivi et à la maîtrise de leurs consommations de carbu-

rants, et donc de leurs émissions de CO<sub>2</sub>. Un moyen de préparer l'audit dans de bonnes conditions. Avec les outils développés par l'ADEME, les entreprises apprennent ainsi, si nécessaire, à calculer et à maîtriser leurs émissions, et à définir un plan d'actions personnalisé dans le but de les réduire.

« Dans le cadre de la labellisation, les entreprises concernées doivent en effet posséder un suivi précis et documenté des principaux indicateurs et données clés de leur performance énergétique », rappelle Marie Barré. Enfin, dans la mise en œuvre des actions, les entreprises chartées et/ou labellisées sont appelées à rechercher et à mettre en application de nouvelles solutions pour lesquelles les chargés de mission peuvent apporter leurs expertises.

Marie Barré, coordinatrice Objectif CO<sub>2</sub> à l'AFT. (D. Delion)





Au deuxième semestre 2015, MGE a participé à l'expérimentation consacrée au label CO<sub>2</sub>. (W. Maisy)

chaque activité et suppose également, le cas échéant, un suivi des données de trafics réalisés en mode non-routier par rail, fleuve et mer. Les véhicules de location avec chauffeur peuvent être exclus à la demande de l'entreprise, si elle n'a pas accès aux données.

Possédant déjà d'un mot de passe et d'un identifiant, les transporteurs chartés ont juste à compléter les données de la dernière période terminée, comme chaque année, en s'assurant toutefois que les déclarations correspondent bien à 100 % de la flotte de véhicules.

### AUDIT D'UN À DEUX JOURS

L'enregistrement de ces données permet à l'entreprise de voir si la performance moyenne de sa flotte est suffisante pour obtenir le label. L'évaluation avec la performance de référence est en effet calculée de façon automatique. Si le transporteur est éligible, il formule une demande de labellisation directement sur le site [www.objectifco2.fr](http://www.objectifco2.fr). Dans le cas où la demande est jugée recevable, l'entreprise est mise en relation avec un auditeur indépendant, qualifié et référencé par l'ADEME. Disposant de l'ensemble des éléments issus du site, l'auditeur contrôle la fiabilité des données déclarées, et s'assure que l'entreprise a bien atteint le seuil de performance requis. Au-delà, « l'auditeur détecte et identifie les points forts, compléments d'informations, points faibles, opportunités d'amélioration et non-conformités éventuelles. L'audit est donc conduit avec le souci de valeur ajoutée », valorise Marie Barré, coordinatrice Objectif CO<sub>2</sub> à l'AFT. « L'atteinte d'un haut niveau de performance en termes d'émissions de CO<sub>2</sub> ne suffit pas pour avoir le label. Les données transmises doivent être également très fiables. Cela suppose l'emploi de nouvelles technologies et la capacité de les faire communiquer entre elles », témoigne Domi-

**« LE LABEL VA AU-DELÀ DU DÉCLARATIF. LA CERTIFICATION PAR UN AUDIT EST UN GAGE DE CRÉDIBILITÉ. »**

nique Derval, cogérante de TSD (49), un des deux Astriens avec Rautureau à faire partie des 14 premiers transporteurs labellisés. « 68 % des membres d'ASTRE sont chartés, et une quinzaine est prête à entrer dans la démarche de labellisation », confie la présidente de la commission Environnement du groupement.

### 25 CRITÈRES D'EXIGENCE

En cas d'audit satisfaisant validé par un comité national de labellisation, le label est attribué pour 3 ans sous réserve que l'entreprise mette à jour annuellement ses données d'activités sur le site [www.objectifco2.fr](http://www.objectifco2.fr), et que la performance de sa flotte ne se dégrade pas. Dans le cas de facteurs exogènes exceptionnels ayant dégradé ce niveau de performance (gain ou perte d'un client par exemple), l'entreprise pourra le justifier et recalculer sa performance en la lissant sur le cycle de labellisation en cours. Au total, le référentiel comprend 25 critères d'exigence classés selon un code couleur (feux tricolores) en fonction de leur importance. Aucune non-conformité n'est admise pour les 13 critères estampillés de la couleur rouge. Au-delà, l'entreprise ne peut avoir plus de 3 non-conformités sur l'exhaustivité des questions, et plus d'une seule sur celles de couleur orange. « Si à l'issue de l'audit, l'entreprise ne respecte pas ces obligations, un délai de 3 mois maximum pourra lui être

octroyé afin de lui permettre de lever les non-conformités excédentaires », indique Marie Barré. « Le label va au-delà du déclaratif. La certification par un audit est un gage de crédibilité », approuve Patricia Ruiz des Transports Ruiz, une autre entreprise labellisée.

Une fois le label validé, le transporteur est autorisé à utiliser le logo sur ses véhicules ainsi que sur ses documents et dans sa communication. Au bout de 3 ans, l'obtention d'un nouveau label suppose une nouvelle demande.

### AU FINAL, ÇA COÛTE COMBIEN À L'ENTREPRISE ?

Seul l'audit est payant tandis que l'accompagnement et le conseil des chargés de mission sont gratuits tout comme l'analyse de l'éligibilité du dossier et la mise à disposition des outils. Pour l'audit, des forfaits ont été définis selon la taille et le chiffre d'affaires des entreprises. Pour les microentreprises de moins de 10 salariés et réalisant moins de 2 M€ de chiffre d'affaires annuel, il en coûte 400 €. Pour les petites entreprises de moins de 50 salariés et déclarant moins de 10 M€, le forfait s'élève à 800 €. De moins de 250 salariés pour un chiffre d'affaires inférieur à 50 M€, il est de 1 600 €, et de 3 200 € pour les grandes entreprises dont les deux indicateurs sont supérieurs. Le complément est financé par les partenaires signataires de la convention dans le cadre du programme des certificats d'économie d'énergie. ♦ **É. D.**

(1) <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/Synthese-Evaluation-Objectif-CO2-Final.pdf>

(2) établi par l'ADEME, le MEDDE, des entreprises de transport et les organisations professionnelles : [http://www.objectifco2.fr/docs/upload/87/R % C3 % A9f % C3 % A9rentiel\\_LabelObjectifCO2\\_TRM\\_20160318.pdf](http://www.objectifco2.fr/docs/upload/87/R%20C3%20A9f%20C3%20A9rentiel_LabelObjectifCO2_TRM_20160318.pdf)

**GOUVERNANCE ET BUDGET****L'AFT comme cheville ouvrière  
TOTAL EN FINANCEUR**

En qualité de gestionnaire du programme Objectif CO<sub>2</sub>, l'AFT apparaît au cœur du nouveau dispositif et de son organisation. À l'origine de son financement à hauteur de plus de 60 %, le groupe Total est un autre de ses acteurs de poids.



Un quart du parc hexagonal est aujourd'hui couvert par la charte.

**Q** quatre cents transporteurs « chartés » et 300 labellisés sur la période 2016-2017 avec un minimum de 100 pour la charte et de 75 pour le label cette année, 160 millions de litres de gazole et 490 000 tonnes de CO<sub>2</sub> économisés par an. Sur un minimum de 3 000 entreprises contactées et de 1 500 accompagnées, tels sont les objectifs du programme Objectif CO<sub>2</sub>. Prévus dans une convention conclue entre l'État, Total Marketing France filiale du groupe Total, la FNTR, l'OTRE, TLF, l'UNOSTRA, la FNTV, l'AFT et l'ADEME\*, leur mise en œuvre s'appuie sur une organisation *ad hoc*... financée.

Sa gestion opérationnelle est confiée à l'AFT. À ce titre, l'association est chargée d'assurer l'ensemble des tâches liées à sa gestion et à son animation (charte et label). Ce périmètre couvre « la coordination, l'animation et la formation des chargés de mission territoriaux et des auditeurs, ainsi que le suivi financier et opérationnel du programme », précise la convention. S'y ajoutent « la veille réglementaire et technique, et l'analyse et le suivi des dossiers de labellisation ». Au plan régional, cette mission intègre avec le soutien des structures locales des signataires, sa communication auprès des entreprises et leur accompagnement

dans les démarches pour être chartés et/ou labellisés. Soit les informer notamment sur les outils développés par l'ADEME et, de manière plus générale, sur les différents enjeux environnementaux les concernant. L'AFT fixe également le forfait à acquitter par les entreprises pour la réalisation des audits de labellisation.

**TOTAL FINANCE À 61%**

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte a introduit la possibilité de délivrer des certificats d'économies d'énergie (CEE) aux programmes d'information, de formation ou d'innovation sur les économies d'énergie portant

**VALORISATION DES CEE**

Paru au Journal Officiel du 24 février 2016, l'arrêté du 9 du même mois a validé le programme Objectif CO<sub>2</sub> dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE). Définie aux articles L. 221-1 et suivants du Code de l'Énergie consacrés à ce dispositif, la valorisation des CEE attribués à Total Marketing France est fixée à 1 MWh cumac pour 3,25 € HT versés. Cette valorisation contribue à financer le programme Objectif CO<sub>2</sub> à hauteur de 61 % via l'octroi de financement à l'AFT, la structure gestionnaire. Soit une participation de 3,8 M€ HT sur la durée de la convention : 1,8 M€ en 2016 et 2 M€ en 2017.



re,

TOTAL

Total Marketing France et l'AFT ne s'immiscent pas dans les décisions prises par le comité de pilotage national ou le comité technique. (D. Delion)

tipations de l'ADEME (18 %) et de l'État (4 %) sont affectées au budget de fonctionnement (moyens humains et pilotage au niveau régional et régional). Le périmètre financier de l'Agence couvre également l'ensemble des coûts nécessaires aux études, à la maintenance, aux évolutions et au développement des outils, dont le site [www.objectifco2.fr](http://www.objectifco2.fr) ainsi que les guides publiés dans le cadre du programme. Elle est également chargée d'engager un projet de son développement à l'échelle européenne. Aux 61 % versés par Total Marketing France, l'AFT ajoute 5 % pour remplir ses missions dont d'animation territoriale et de coordination nationale, ainsi que la réalisation des audits de labellisation. Les organisations professionnelles abondent à hauteur de 2 % et les entreprises, pour obtenir le label, à hauteur de 10%.

#### COMITÉS DE PILOTAGE, TECHNIQUES ET RÉGIONAUX

En qualité de gestionnaire, l'AFT est au service des autres structures de gouvernance créées pour piloter le programme Objectif CO<sub>2</sub>. À commencer par le comité de pilotage national et de labellisation composé de l'État, l'ADEME et des organisations professionnelles partenaires. Sa première mission est d'orienter et de

sur la logistique et la mobilité. Le programme Objectif CO<sub>2</sub> s'inscrit dans ce cadre avec le concours de Total Marketing France. La filiale du groupe Total s'engage ainsi à un soutien financier de 3,8 M€ sur la durée de la convention (2016 et 2017). L'instruction et le déroulement de la procédure liée aux CEE sont assurés par l'AFT, du dépôt de la demande, à la collecte de fonds auprès de Total Marketing France, en passant par la remise des certificats.

Sur la période 2016-2017, Total Marketing France finance à hauteur de 61 % le programme dont le budget est fixé à 6,315 M€. Le solde est alimenté par les autres signataires de la convention. Les par-

contrôler la mise en œuvre du programme ainsi que sa stratégie de communication à l'occasion d'au moins deux réunions par an auxquelles assistent l'AFT et Total Marketing France sans prendre part aux décisions. Au moyen de séances plus régulières, l'autre mission de ce comité de pilotage national est de valider ou de refuser les dossiers de labellisation. En amont, le processus de labellisation est assuré par l'AFT. Dans ce cadre, l'association placée sous le contrôle de comité de pilotage national, analyse la recevabilité des entreprises, fixe les forfaits aux entreprises pour la réalisation des audits, suit les transporteurs labellisés (mise à jour annuelle), ■■■





Alimentant les travaux des deux premières structures et appliquant leurs décisions sur le terrain, les comités régionaux assurent enfin la promotion du programme Objectif CO<sub>2</sub> auprès des entreprises, la coordination et le pilotage de la charte « Objectif CO<sub>2</sub> » en région. Dans chaque nouvelle région et en appui de l'AFT, ils se composent de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), de la Direction régionale de l'ADEME, des représentants en région des organisations professionnelles partenaires, des chargés de mission territoriaux, et de tout acteur régional participant à la mise en œuvre de la charte en région.

#### REPORTING... ET CONDITIONS SUSPENSIVES

Chaque trimestre, l'AFT est chargée d'établir une liste des entreprises labellisées et chartées, communiquée à l'État et à l'ADEME. Cette liste comporte les noms et SIREN des entreprises concernées, leur localisation, la date d'adhésion à la charte,

**L'AFT analyse la recevabilité des entreprises, fixe les forfaits aux entreprises pour la réalisation des audits, suit les transporteurs labellisés, et organise la formation ainsi que le suivi des auditeurs qualifiés.**

III et organise la formation ainsi que le suivi des auditeurs qualifiés.

Le comité technique, la deuxième structure, soumet les dossiers de labellisation et est le garant du suivi du programme ainsi que de ses objectifs. En lien avec le comité de pilotage national, il est notamment chargé de lancer et de mettre en œuvre les travaux nécessaires en vue d'actualiser et faire évoluer les méthodologies et outils du programme. Ses membres sont l'État, l'ADEME, les organisations professionnelles partenaires et, selon les travaux en cours, des experts et organismes extérieurs. Ici aussi l'AFT et Total Marketing France n'interviennent pas dans ses décisions.

#### DONNER UN NOUVEL ÉLAN À LA CHARTE « OBJECTIF CO<sub>2</sub> »

Lancée en décembre 2008, la charte « Objectif CO<sub>2</sub> » est une démarche volontaire portée par le MEDDE, l'ADEME et les organisations professionnelles du secteur. Initialement destinée aux seules entreprises de TRM, elle a été progressivement étendue au TRV interurbain, aux VUL, au TRV de moins de 10 places et urbain. Son but : « Fournir aux entreprises un cadre méthodologique afin de les aider à améliorer leur performance environnementale en favorisant la réduction de leur consommation de carburant et, par conséquent, de leurs émissions de CO<sub>2</sub> ». Les entreprises s'engagent pour une période de 3 ans, sur la base d'un plan d'actions personnalisé autour de 4 axes d'amélioration — véhicule, carburant, conducteur et organisation des flux — afin d'atteindre un objectif global de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Au terme des 3 ans d'engagement, un bilan est effectué par l'ADEME en vue d'un éventuel réengagement. À ce jour, la démarche « Objectif CO<sub>2</sub> » constitue le seul dispositif national proposé aux transporteurs un référentiel global et structurant en matière de réduction de leurs émissions de CO<sub>2</sub>. Depuis décembre 2008, elle a fédéré 1 070 entreprises du TRM (1 274 avec le TRV) représentant 139 529 véhicules qui ont permis d'éviter l'émission de près d'un million de tonnes de CO<sub>2</sub>. Ramené à une flotte nationale de 551 000 poids lourds selon l'INSEE, un quart du parc est donc aujourd'hui couvert par la charte.

la date de fin d'engagement et, le cas échéant, la date d'attribution du label. Conformément aux objectifs fixés dans la convention, le gestionnaire produit également au comité de pilotage national tous les 3 mois, un état du nombre d'entreprises contactées en distinguant les contacts relevant de la charte et de la reconnaissance du niveau de performance environnementale *via* le label. Annuellement, l'AFT doit lui remettre en outre un relevé du temps passé par entreprise contactée.

Fin 2016, l'application de la convention pourra cependant être suspendue par Total, l'État ou l'ADEME si le nombre d'entreprises chartées est inférieur à 100 ou si le nombre d'entreprises labellisées est inférieur à 75. Au préalable, une rencontre entre les partenaires est néanmoins prévue afin d'étudier les éventuelles adaptations à apporter au programme pour en assurer l'efficacité et l'efficacé. Sur le même principe, les signataires de la convention ont convenu de se rencontrer en cas de modification des textes législatifs ou réglementaires relatifs aux économies d'énergie ou aux CEE, rendant inapplicables sa réalisation. À défaut d'accord ou en cas d'impossibilité d'adapter la convention dans un délai d'un mois à compter de la première réunion de ses signataires, cette dernière sera résiliée de plein droit. ♦ **É. D.**

\* [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Convention\\_programme\\_Co2\\_SIGNEE\\_DEF\\_.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Convention_programme_Co2_SIGNEE_DEF_.pdf)