

Fiche “Action exemplaire”

« Objectif CO₂ : les transporteurs s’engagent »

Date prise en compte pour la description de l’état d’avancement de l’action : 06 2010

Partie 0 : Résumé

Les transports routiers représentent 81% des échanges commerciaux en France et environ 10% de la consommation finale totale d’énergie en France. Agir sur ce secteur est donc primordial et c’est pourquoi l’état et l’ADEME ont développé de façon conjointe un plan d’action de réduction des émissions des transporteurs « Objectif CO₂ : Les transporteurs s’engagent ».

Au-delà de la réduction des émissions de GES en lien avec le Grenelle de l’environnement (-20% des émissions d’ici 2020), cette action permet également de susciter l’intérêt des entreprises par la multiplicité des bénéfices économiques, commerciaux, managériaux et environnementaux à tirer.

Cette action peut être reprise par les entreprises de transport routier désireuses de réduire leurs impacts sur les émissions de GES et leur coût et ainsi, rester compétitives sur le marché. D’autre part, cette action peut également être mise en place chez les transporteurs de personnes (Car et Bus) mais également pour toute entreprise dont les employés parcourent de nombreux kilomètres pour se rendre chez leurs clients.

Slogan de l’action

« OBJECTIF CO₂ : LES TRANSPORTEURS S'ENGAGENT »

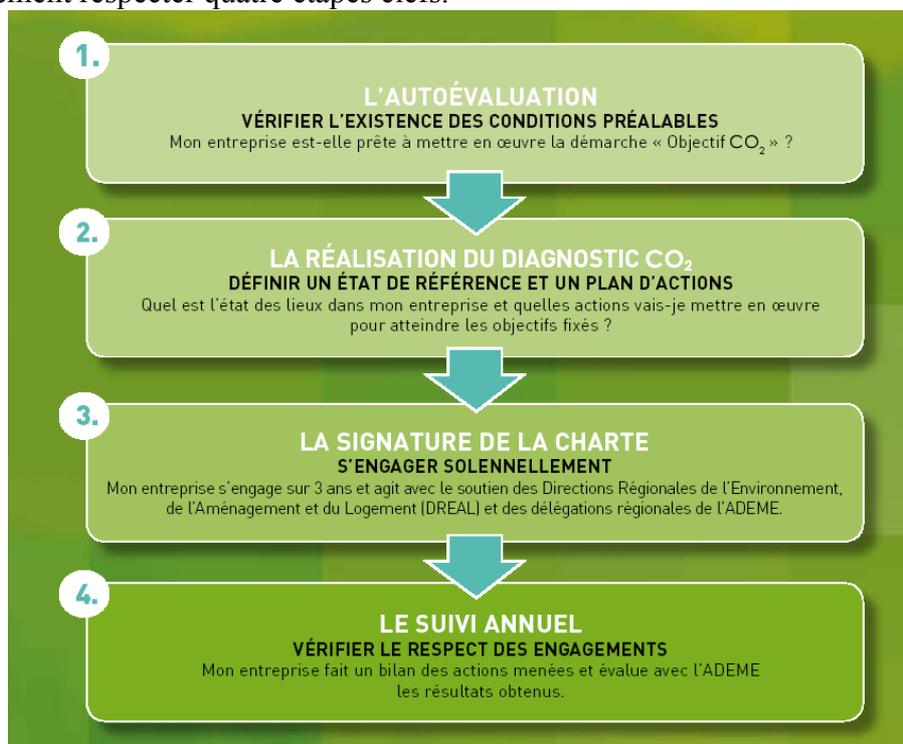
Partie 1: Présentation qualitative de l’action

1. Description et champ d’application

Baptisé « Objectif CO₂: les transporteurs s’engagent », ce dispositif est une démarche volontaire, responsable et concrète qui vise à réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO₂), principal gaz à effet de serre responsable du changement climatique. Ouverte à l’ensemble des entreprises du secteur Transports Routier de Marchandises, cette démarche s’inscrit dans une stratégie globale de lutte contre le changement climatique et participe aux objectifs du Grenelle de l’environnement : diminuer de 20 % les émissions de CO₂ d’ici à 2020.

Ce dispositif a été élaboré par le MEEDDM, l’ADEME et les organisations professionnelles. Il consiste à proposer aux entreprises volontaires de signer une charte qui consacre solennellement leur engagement à mettre en œuvre un plan d’actions strictement déterminé et validé visant à réduire leurs émissions de CO₂.

La réussite de la démarche dépend non seulement de l'implication de l'entreprise, mais aussi dans une large mesure de la méthodologie employée. L'entreprise signataire doit ainsi scrupuleusement respecter quatre étapes clés.



2. Objectifs poursuivis

Avec 81 % des échanges commerciaux assurés par le transport routier de marchandises et 10 % du total de la consommation finale d'énergie, ce secteur représente le plus grand gisement de réduction des gaz à effet de serre. Le transport routier de marchandises (pour compte propre et pour compte public) représente 8.1 % des émissions de gaz à effet de serre. L'essentiel de ces émissions provient de la consommation de carburant.

Ce dispositif exemplaire est caractérisé par le volontarisme des professionnels et leur engagement vis à vis de la DREAL, de la Région et de l'ADEME. Il permet de réduire dans des proportions parfaitement chiffrées ces émissions de gaz à effet de serre.

Il permettra en outre d'amener les entreprises du secteur à intégrer la dimension environnementale dans leur stratégie d'entreprises dans une région comme le Nord Pas de Calais qui constitue la 4^{ème} région française en termes d'implantations d'activités de transport et logistique.

Les actions susceptibles d'être mises en œuvre dans l'entreprise ont été réparties selon quatre axes :

> Axe 1 Véhicule

En agissant sur les véhicules, en utilisant des équipements et des solutions technologiques reconnus, vous réduisez vos consommations de carburant et donc vos émissions de CO₂.

> Axe 2 Carburant

Vous pouvez mieux gérer la consommation, par exemple grâce à des logiciels ou des carburants alternatifs, et diminuer votre dépendance au gazole.



> Axe 3 Conducteur

En agissant auprès des conducteurs et en promouvant l'écoconduite, vous placez l'humain au centre de votre dispositif. Vous responsabilisez vos équipes et influez sur l'un des vecteurs les plus puissants de réduction des émissions de CO₂ : la conduite !

> Axe 4 Organisation des transports

En repensant l'organisation générale de vos transports, vous améliorez la performance environnementale de votre entreprise. Vous pouvez impliquer votre propre exploitation, mais aussi vos donneurs d'ordre, vos sous-traitants et l'ensemble des professionnels de la logistique.

Les entreprises signataires doivent réaliser au moins une action par axe.

3. Etat d'avancement

L'action a démarré en avril 2009 dans la région Nord Pas de Calais.

A ce jour, l'ensemble des chartes signées en région Nord Pas de Calais concerne plus de 1 400 poids lourds et plus de 1 500 conducteurs. Les plans d'actions sur 3 ans envisagés par les entreprises signataires permettront de réduire les émissions de plus de 5 800 tonnes de CO₂ et d'économiser près de 2,2 millions de litres de gasoil.

La mobilisation des professionnels se poursuit pour amener toujours plus d'entreprises à s'inscrire dans ce dispositif qui en outre servira de base à un référentiel pour amener le secteur dans son ensemble à intégrer cette dimension environnementale.

Afin d'accompagner au mieux les entreprises de la région, deux relais régionaux ont été mis en place en 2009 avec le soutien de l'ADEME et la Région.

4. Porteur

Les organisations professionnelles du transport routier de marchandises : FNTR, TLF, UNOSTRA et UNOTRE soutiennent et s'approprient la démarche.

5. Partenaire(s)

Le déploiement régional est assuré dans le cadre d'un Comité de Pilotage qui comporte des représentants de la DREAL, du Conseil Régional, de l'ADEME, des organisations professionnelles, des organismes de formation AFT et Promotrans, et du pôle Euralogistic.

6. Bénéficiaires

L'ensemble des entreprises implantées en région Nord Pas de Calais inscrites au registre des transporteurs routiers de marchandises, et principalement celles ayant une activité en + de 3,5 tonnes, soit un panel d'environ 1.000 entreprises. La charte CO₂ s'adresse en priorité à l'ensemble de la profession de transport routier de marchandises et va s'adresser également d'ici fin 2011 aux transporteurs routiers de voyageurs

A noter, l'intérêt manifesté par certains grands chargeurs régionaux pour relayer l'action auprès de leurs prestataires de services de transport.

7. Ressources

Le dispositif requiert le financement, par l'ADEME et la Région au titre du FRAMEE, de deux personnes-relais sur les trois années de déploiement de la charte régionale, pour un coût total de € 230 000.

8. Principales leçons

a) principales réussites

- Parvenir à mobiliser des professionnels d'un secteur d'activité réputé pour sa forte dépendance aux énergies fossiles, et ce malgré l'absence de solutions techniques alternatives.
- Améliorer la contribution d'un secteur professionnel en puisant sur ses propres ressources humaines et techniques.

b) obstacles à surmonter

- Mobiliser les chefs d'entreprises dans une période de crise économique qui freine les investissements.
- Difficultés des entreprises à collecter les données nécessaires à l'établissement d'un plan d'action.

c) facteurs-clés de succès

- Susciter l'intérêt des entreprises par la multiplicité des bénéfices économiques, commerciaux, managériaux et environnementaux à tirer de cette action.
- Mise en place d'une méthodologie précise et complète avec l'élaboration de cahiers des charges et de tableurs faciles d'utilisation.

9. Autres impacts éventuels

- Bénéfice économique direct : la démarche « Objectif CO2 » contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, elle participe à réduire la consommation de carburant qui représente le 2^{ème} poste de charges pour les entreprises de transport routier de marchandises.
- Bénéfice commercial : mettre les entreprises en capacité de répondre aux demandes de leur clientèle en matière de développement durable.
- Bénéfice managérial et social dans l'entreprise : associer l'ensemble du personnel de l'entreprise à une action qui touche le salarié autant que le citoyen et favorise la cohésion dans l'entreprise.
- Bénéfice sécuritaire : une des actions majeures retenue par les entreprises est de former leurs chauffeurs à l'éco-conduite qui contribue à une conduite apaisée et une sécurité routière accrue.

Partie 2: Pour en savoir plus...

1. Contacts chez les porteurs de l'action

Les organisations professionnelles FNTR, TLF et UNOSTRA ont participé à la mise en place d'un relais régional, délégué auprès de l'organisme de formation AFT en la personne de :

Saou GHADFA

156, rue Léon Jouhaux

BP 135

59447 WASQUEHAL Cedex

Tél 03 20 66 89 87

saoughadfa@aft-iftim.com

L'organisation professionnelle UNOTRE a participé à la mise en place d'un relais interne en la personne de :

Frédéric POTIER

Centre Intertransports – Ports de Lille

1^{ère} Avenue – Bât L / 2^{ème} avenue

59000 LILLE Cedex

Tél 03 20 09 75 75

unotrenpdc@otre.info

2. Autres contacts

DREAL Nord Pas de Calais – M. Xavier DRUELLE

CONSEIL REGIONAL Nord Pas de Calais – M. Michel PASCAL

ADEME Nord Pas de Calais – Mme Marie TISON

3. Références utiles (site internet, documents donnant plus de détails, etc.)

Sites Internet :

www.ademe.fr

www.transports.developpement-durable.gouv.fr

Partie 3: Transférabilité de l'action

Note : Le contenu de cette section a été rédigé par le bureau d'étude et n'engage pas la responsabilité du porteur de l'action actuelle

1. Pourquoi démultiplier cette action en NPDC ?

La démultiplication de l'action permettra de toucher plus d'entreprises et dès lors de développer l'action sur plus de véhicules pour en réduire la consommation. Chaque litre de gazole économisé représente une réduction de 2,66 kg d'émissions de CO₂.

De plus, la région Nord Pas de Calais est au carrefour de nombreuses destinations et son réseau routier est fortement développé avec :

- 597 km d'autoroute (soit 5,4% du réseau français)
- 227 km de route nationale (soit 2,3% du réseau routier français)
- 11.433 km de route départementale (soit 3% du réseau routier français)

Avec l'augmentation des importations, le développement des plates-formes multimodales ne sera pas suffisant pour se substituer à l'augmentation du trafic routier. Il est donc important d'agir également sur les comportements routiers.

Cette action permettra également de faire face à l'augmentation des coûts des énergies fossiles et donc, aux entreprises participantes de rester plus compétitives sur le marché.

2. Qui pourrait être intéressé à déployer une action similaire ?

Au-delà des transporteurs routiers de marchandises, cette action va être déployée pour le transport routier de voyageurs et pourra, selon des conditions bien définies, transposée aux organisateurs de transport public, aux sociétés de taxis ou encore à toutes les organisations professionnelles au sein desquelles on retrouve l'utilisation de flottes de véhicules.

3. Conditions de transférabilité

Le transfert de cette action peut être rapide car deux relais sont déjà opérationnels et les outils et la méthode sont déjà établis. Il conviendra cependant d'adapter les outils d'évaluation et de diagnostic aux spécificités des entreprises des autres secteurs, le cas échéant.

L'une des conditions de transférabilité consiste également dans l'appropriation des enjeux par les acteurs et par la participation de tous. En effet, est important de créer une dynamique à la fois au niveau sectoriel mais également dans chacune des entreprises pour s'assurer de la pérennité de l'action

4. Indicateur(s) de suivi et de résultats

- Nombre de secteurs impliqués dans une démarche similaire
- Nombre d'entreprises engagées dans chacun de ces secteurs
- Nombre de chartes signées auprès de l'ADEME
- Nombre de conducteurs/chauffeurs concernés
- Nombre de litres de gasoil économisés par ces entreprises,
- Nombre de tonnes de CO₂ émis

Partie 4: Quantification de l'impact environnemental (GES et pollution de l'air) de l'action

Note : Le contenu de cette section a été rédigé par le bureau d'étude et n'engage pas la responsabilité du porteur de l'action actuelle

1. Scénarios de quantification

La démarche impose à l'entreprise d'établir un état des lieux des émissions de CO₂ sur la partie exploitation de l'entreprise et quantifie les réductions dans le cadre du plan d'actions.

Aujourd'hui, les entreprises ayant signé la charte en NPDC représentent 1 400 poids lourds et plus de 1 500 conducteurs.

2. Réduction nette des émissions de GES

Selon les chiffres présentés ci-dessus, l'objectif pour les 3 prochaines années est de réduire les consommations de 2,2 millions de litres de gasoil. Si l'on considère que la consommation d'un litre de gasoil émet 2,66 kg CO₂ en moyenne (*source : ADEME*), on peut considérer qu'à la fin des 3 années d'actions, la réduction des émissions de CO₂ s'élèvera à 5 800 TCO₂, soit 1900 TCO₂ par an.

Cela représentera, par poids lourd, une réduction moyenne de 4,1 TCO₂ sur 3 ans, soit 1,4 TCO₂ par an.

3. Impact sur les émissions atmosphériques

Le tableau ci-dessous reprend les émissions de polluants liées à la combustion du gasoil pour les différentes normes EURO (en mg/km):

Norme	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6 ²
Oxydes d'azote (NO _x)	-	-	500	250	180	80
Monoxyde de carbone (CO)	2720	1000	640	500	500	500
Hydrocarbures (HC)	-	-	-	-	-	-
HC + NO _x	970	900	560	300	230	170
Particules (PM)	140	100	50	25	5	5

Si l'on traduit ces chiffres par rapport aux consommations en litres de carburant, on obtient les émissions suivantes (hypothèse d'une consommation moyenne de 30 litres par 100km) :

	en mg/km	g/100km	g/L
Nox	80	8	0,3
CO	500	50	1,7
Particules	230	23	0,77
Hydrocarbure non méthanique	5	0,5	0,0

En considérant que la mise en place des plans d'action permet de réduire les consommations de 2,2 millions de litres, les réductions d'émission de polluants sont les suivantes :

	Réduction en Kg
Nox	5.867
CO	36.667
Particules	16.867
Hydrocarbure non méthanique	367

4. Scénario de démultiplication d'ici 2020

Aujourd'hui, la Région Nord Pas de Calais compte environ 5.000 entreprises de transport dont plus de 2500 entreprises de transport routier de marchandises. Parmi ces dernières, plus de 1.000 entreprises possèdent des camions de plus de 3,5 tonnes. La région NPdC compte un peu plus de 20.700 poids lourds (*source : chiffres clés du transport 2008 – cellule économique régionale des transports du NPdC*)

On pourrait poser comme hypothèse que d'ici à 2020, 50% des entreprises en Nord Pas de Calais s'engagent dans la démarche soit 1.250 entreprises ou encore l'équivalent de 10.350 poids lourds. En prenant l'hypothèse d'une croissance linéaire, cela veut dire que 1035 nouveaux poids lourds sont concernés chaque année.

La démarche, d'ici fin 2011, doit être ouverte notamment au transport routier de voyageurs soit un ajout de 920 entreprises et de 3350 véhicules. Cette extension de la démarche à d'autres opérateurs de transport ne sera pas quantifiée dans la présente fiche, même si cela permettra de poursuivre la réduction des émissions de CO₂ par ailleurs.

5. Quantification de la réduction potentielle des GES en 2020

En considérant que le gain moyen de réduction des émissions de CO₂ par poids lourds aujourd'hui lancé dans la démarche, est de 4,1 TeqCO₂ sur 3 années de réalisation et que l'on considère que pour 2020, 50% des entreprises de la région seront signataires de la charte ce qui correspond à l'impact sur 10.350 camions alors, on peut considérer le potentiel de réduction suivant pour l'année 2020:

$$10.350 \text{ camions} * 1,4 \text{ TCO}_2\text{eq}/3 = 14\ 000 \text{ TeqCO}_2$$

Lien avec le Facteur 4

En comparaison avec les émissions de l'ensemble du secteur du transport (passagers + marchandises) qui représentent 17% des émissions en Nord Pas de Calais (soit 7 650 000 Teq CO₂), la réduction des émissions de 14 000 TeqCO₂ pour l'année 2020 représente 0,5 %, à mettre en relation avec une réduction de 41 % requise d'ici 2020 si l'on veut suivre une tendance correspondant au Facteur 4 d'ici 2050.

A delà de l'action directe sur les moyens de transport des marchandises, afin de diminuer les émissions du secteur, il conviendrait également de revoir les habitudes de consommation des habitants de façon à les inciter à acheter local, et ainsi réduire les distances parcourues pour le transport de marchandises.