



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFECTURE DE LA REGION BOURGOGNE

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Dossier de Presse

**A l'occasion de la
semaine du Développement durable 2010,
19 entreprises de transport de
marchandises de Bourgogne
présentent leurs actions en faveur
du développement durable**



Vendredi 2 avril 2010

Centre de formation de l'AFT-IFTIM

*17 Rue de l'Ingénieur Bertin
21600 Longvic*

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

 **Bourgogne**
Conseil régional



Sommaire

- ① Programme de la manifestation
- ② OBJECTIF CO₂ : les transporteurs bourguignons en action
- ③ Point d'étape de la démarche : les actions mises en œuvre
- ④ Les entreprises qui s'engagent en Bourgogne
- ⑤ Les partenaires de la Charte régionale

Éléments de contexte

- ⑥ Les émissions de gaz à effet de serre : contexte et chiffres clefs en France et en Bourgogne
- ⑦ Le transport routier de marchandises en Bourgogne
- ⑧ OBJECTIF CO₂ : maîtriser les consommations de carburants : une méthode et des outils pour des résultats concrets
- ⑨ Les sites Internet de référence

Contacts média :

DREAL Bourgogne : Alix DUMONT SAINT PRIEST – 03 80 29 43 18
Alix.dumont-saint-priest@developpement-durable.gouv.fr

ADEME Bourgogne : Élise FOSSAERT - 03 80 76 89 67
elise.fossaert@ademe.fr



Programme de la matinée

9h45/10h00 :

Accueil des participants

Mot d'accueil (AFT-IFTIM)

Présentation de la démarche en Bourgogne
(ADEME, DREAL et organisations professionnelles)



10h15

Les entreprises en action ↻

Présentation et démonstrations concrètes des actions mises en œuvre

Actions liées au carburant : choisir l'énergie appropriée aux usages

- »» Approche multimodale (transports BECKER)
- »» Véhicules électriques (COB'EXPRESS 21)

Actions liées à l'organisation des flux de transport

- »» Informatique embarquée (Transports RAVE)

Actions liées au matériel

- »» Matériel de transport « lourd-léger » (Transports CORDIER)
- »» Présentation d'un véhicule « Euro 5+ » (Transports GRG)

Actions liées aux conducteurs

- »» Formation à l'éco-conduite (AFT-AFTIM)
- »» La conduite rationnelle (Transports ROUSSEAU)



11h15

Point d'étape et poursuite de la démarche en Bourgogne
(ADEME, DREAL)

Conclusion

Conseil Régional de Bourgogne
Monsieur le Préfet de la Région Bourgogne



Pot de clôture



« Objectif CO₂ »

les transporteurs bourguignons en action

Depuis 1990, les émissions polluantes des poids lourds (NOx, CO, ...) sont encadrées par des normes européennes de plus en plus exigeantes qui ont permis de les réduire d'environ 70%. Les normes Euro IV et Euro V, obligatoires pour l'une depuis le 1er octobre 2006 et pour l'autre à compter du 1er octobre 2009, devraient permettre une baisse supplémentaire de 80% des émissions de particules et de 30% pour les autres polluants.

Les émissions de CO₂ du secteur des transports ont, quant à elles, augmenté de 15,4% entre 1990 et 2006. Ainsi, ce secteur représentait en 2006, 35% des émissions totales de CO₂ dont 8,7% pour les poids lourds et 5,7% pour les véhicules utilitaires légers.

Réduire les émissions de CO₂, c'est donc aussi relever le défi de réduire la dépendance du secteur au pétrole afin de contribuer à la réalisation des objectifs fixés dans le cadre du protocole de Kyoto : ramener d'ici 2020 les émissions actuelles de dioxyde de carbone (CO₂) de l'ensemble des transports en France au niveau de 1990.

C'est dans cette perspective que le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer et l'ADEME, en concertation avec la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers et la fédération des entreprises de Transport et Logistique de France, ont élaboré une charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂.

La charte « Objectif CO₂ permet à l'entreprise de transport de s'engager pour une durée de trois ans, dans un plan d'actions concrètes et personnalisées en vue de diminuer sa consommation de carburant et par voie de conséquence ses émissions de CO₂.

En Bourgogne...la dynamique est lancée !

Le 27 février 2009, une charte de partenariat réunissant l'AFT-IFTIM, les organisations professionnelles du transport (TLF, UTRB, UNOTRE) et l'ADEME a été officiellement signée sous l'égide du Président du Conseil Régional et du Préfet de Région.

Les signataires se sont engagés à inciter les entreprises régionales à s'engager dans la démarche, apporter un soutien technique aux entreprises signataires tout au long de ce processus et mettre en place des outils de communication adaptés afin de sensibiliser les entreprises et de promouvoir leurs actions.

L'objectif fixé ⇒ engagement d'une cinquantaine d'entreprises, avant fin 2011, dans un plan d'actions concrètes et personnalisées sur 3 ans.

Aujourd'hui, à l'occasion de la semaine du Développement durable et alors que déjà 19 entreprises bourguignonnes se sont engagées dans la démarche, c'est l'occasion de faire un point d'étape et de valoriser les actions qu'elles ont choisies et déjà mises en œuvre.

19 entreprises engagées pour...

- ⇒ 1618 camions = +/- 30% du parc* poids lourds régional
(*parc pour compte d'autrui)
- ⇒ 1736 conducteurs concernés
- ⇒ 7 450 000 litres de gazole économisés par les transporteurs
- ⇒ en 3 ans, ce sont 19 828 tonnes de CO₂ qui ne seront pas rejetées dans l'atmosphère



Point d'étape de la démarche en Bourgogne

↳ Les actions privilégiées par les entreprises de Bourgogne

Il s'agit du pourcentage d'entreprises signataires qui ont choisi de mettre en œuvre les actions mentionnées. La répartition des choix des entreprises au niveau national est mentionnée pour comparaison

Pour mémoire... en France, en mars 2010 :

67 entreprises se sont engagées soit...

↳ 30 178 camions

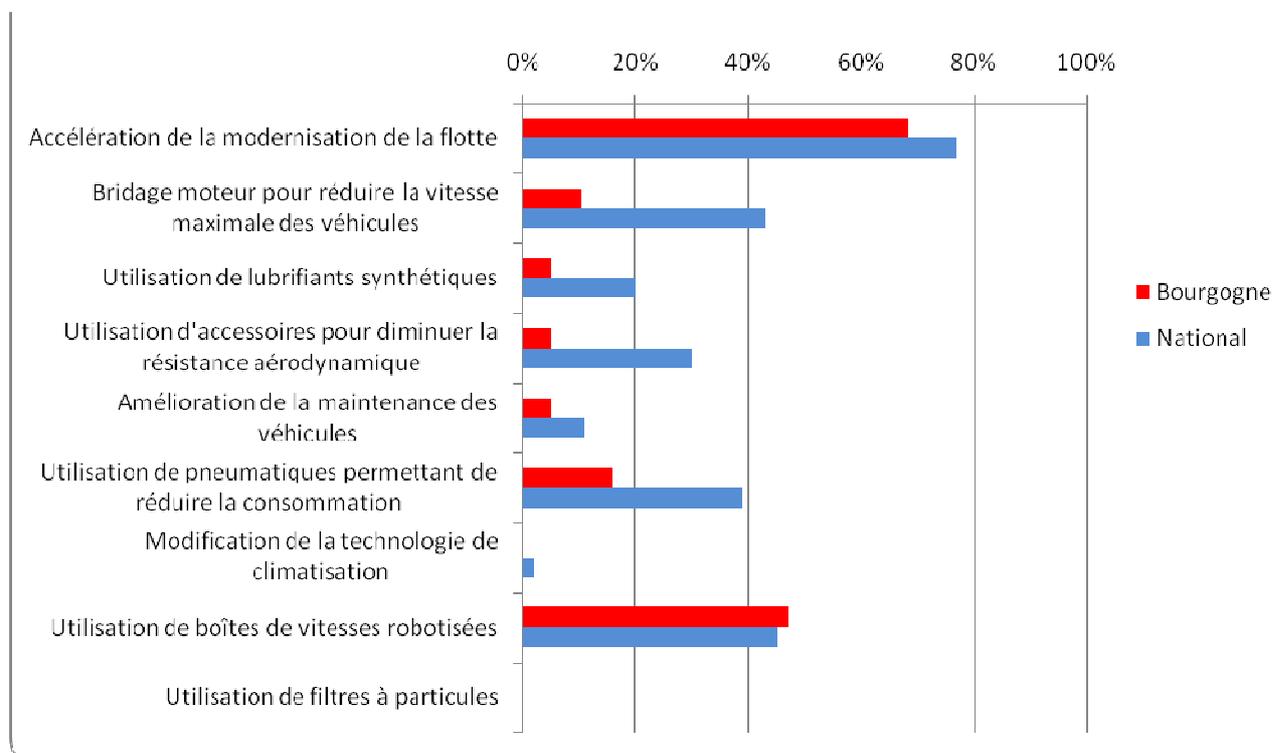
↳ 31 473 conducteurs concernés

↳ 162 500 000 litres de gazole économisés

↳ en 3 ans , ce sont 432 600 tonnes de CO₂ qui ne seront pas rejetées dans

*"camembert"
répartition des actions
(en cours)*

↳ Axe 2 : Actions sur les Véhicules



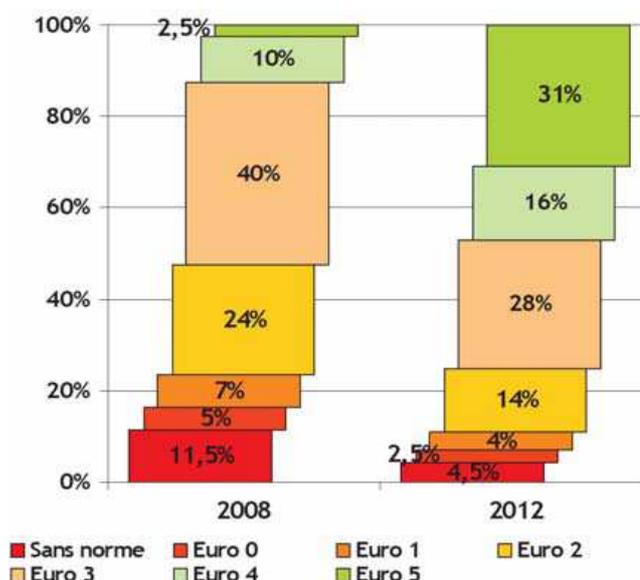
Zoom sur...l'accélération de la modernisation de la flotte

Les émissions polluantes des véhicules d'un poids total autorisé en charge (PTAC) de plus de 3,5 t (poids lourds) sont encadrées depuis 1990 par des normes européennes, dites normes « Euros », issues de directives. Ces normes concernent les émissions d'oxydes d'azote (NOx), de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures (HC) et de particules mais n'imposent par contre aucun objectif sur les émissions de gaz à effet de serre tel que le CO₂.

La constitution du parc français de poids lourds en fonction de leur norme Euro est présentée ci-contre. Actuellement, plus de 50% de la flotte de véhicules est de norme Euro 3 ou plus.

Depuis octobre 2009, les poids lourds mis sur le marché doivent répondre à la norme Euro 5.

Les entreprises ayant choisi cette action mettent en place des plans d'investissement permettant un renouvellement plus rapide du parc de véhicule. Les véhicules, plus récents, répondant à des normes plus exigeantes en termes d'émissions, les impacts sur la santé sont diminués.



Zoom sur ...l'utilisation de boîtes de vitesses robotisées

La boîte de vitesses peut être mécanique, automatique, robotisée ou à variation continue. La boîte de vitesse robotisée est une boîte mécanique classique à laquelle on a ajouté un robot électrohydraulique qui commande la gestion électronique de l'embrayage et du passage des rapports. La pédale d'embrayage est supprimée et le levier de sélection de vitesse n'a plus aucune liaison mécanique avec la boîte. L'intérêt principal de ce type de transmission est de faire travailler le moteur thermique dans sa zone optimale de fonctionnement, ainsi que d'éviter les ruptures de couples lors des changements de rapport.



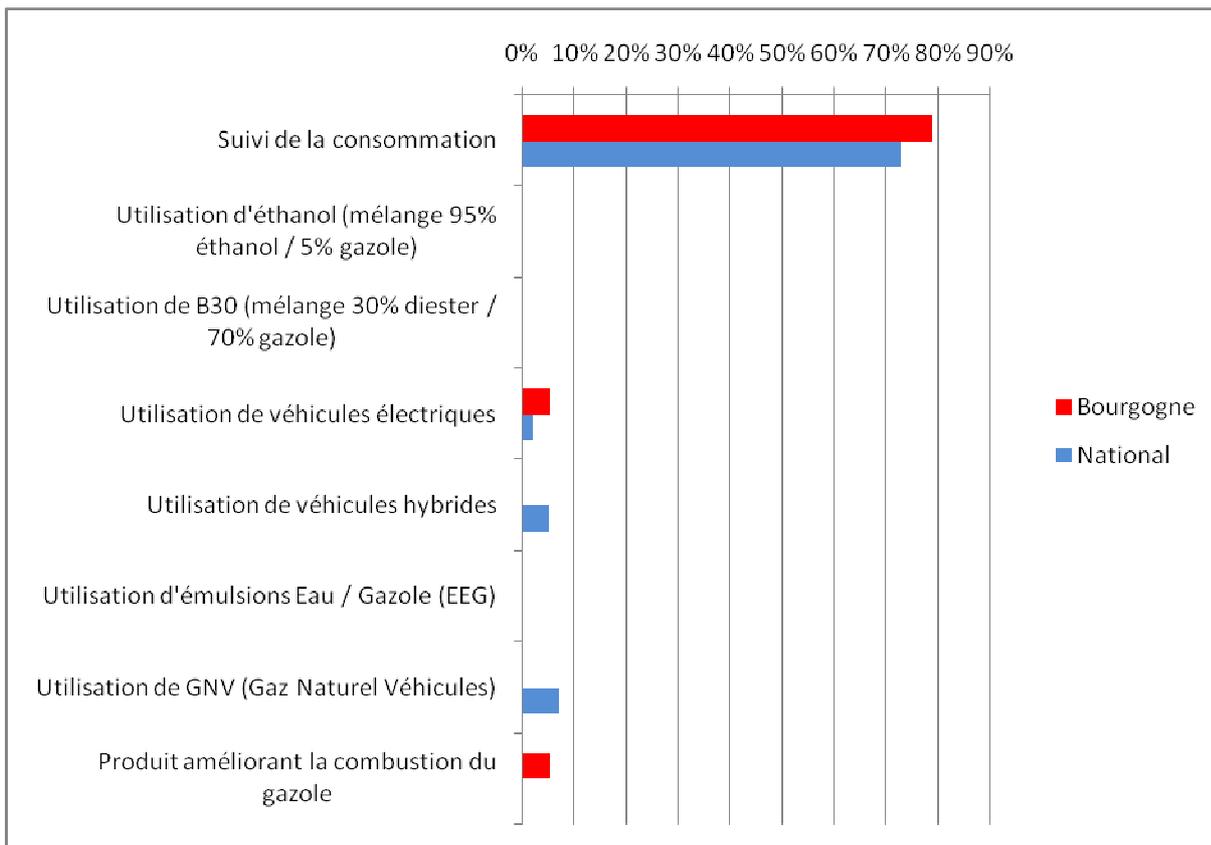
Une étude menée par l'entreprise Norbert Dentressangle, en partenariat avec l'ADEME a montré les résultats suivant :

- ▶ **une réduction moyenne de la consommation** : 1,2L/100km (soit légèrement plus de 3%),
- ▶ **un lissage des consommations entre les conducteurs ayant une forte et une faible consommation de carburant** (l'écart type se réduit de 2,5L/100km) : les conducteurs ayant originellement une consommation faible ont vu leur consommation stagner voir légèrement augmenter.

Les conducteurs dont la consommation était forte ont vu une forte diminution de leurs consommations moyennes

- ▶ **une amélioration des conditions de travail a été observée** (conduite plus souple réduction du stress)

Axe 2 : Actions sur les carburants



Zoom sur ...le suivi de la consommation

Il n'est possible de mettre en œuvre un programme de réduction des consommations de carburant adapté à l'entreprise que 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. **Tout ce qui se mesure s'améliore !**

L'économie de consommation passe bien évidemment par la connaissance parfaite des consommations par véhicule et/ou conducteur.

Les différentes étapes pour la mise en place de cette gestion sont les suivantes :

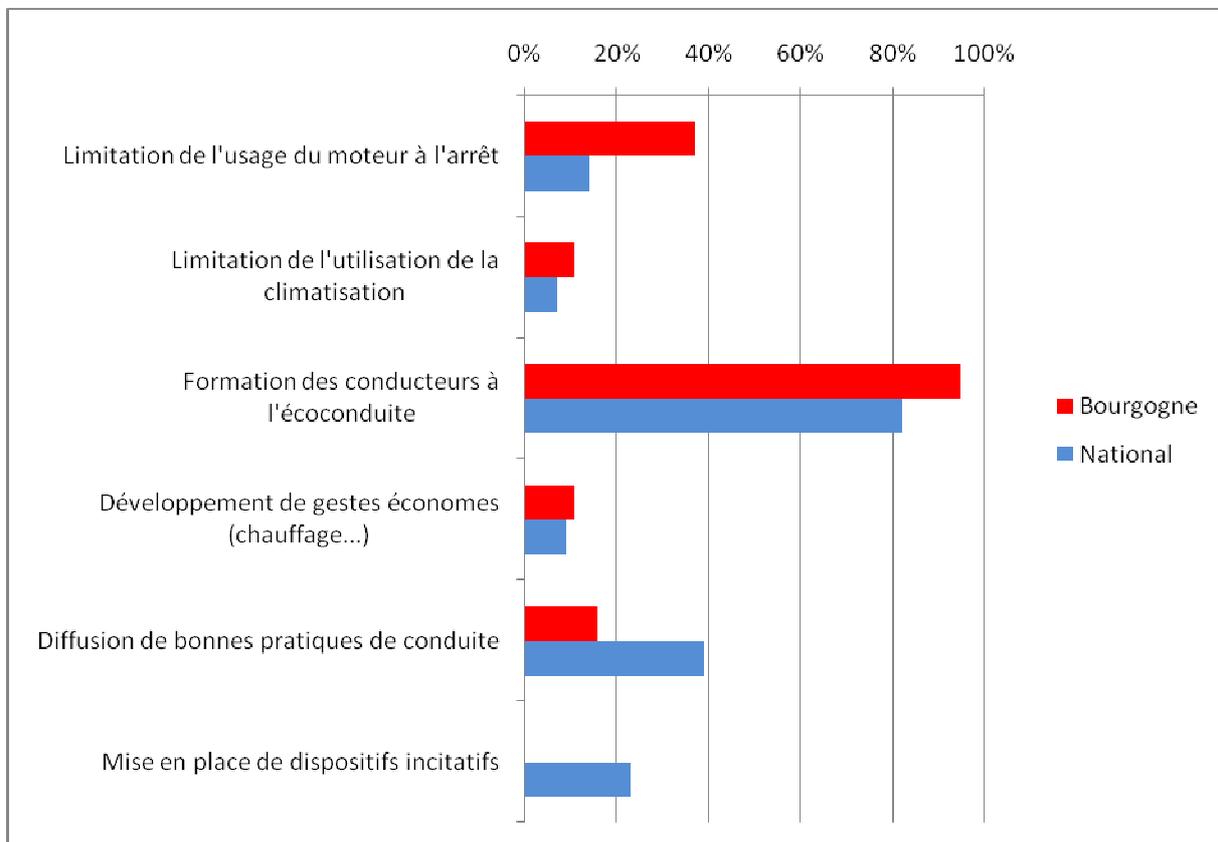
- la définition des indicateurs de suivi pertinents ;
- la collecte des données ;
- l'analyse et l'évaluation des données collectées ;
- le reporting

Les méthodes mises en place par les entreprises bourguignonnes sont de divers types :

- ▶ **la communication des volumes par les conducteurs à chaque plein** : le conducteur renseigne, à chaque plein, les données de volumes achetés et le kilométrage auquel le plein a été fait (dans le cas où les pleins sont réalisés en interne, il est possible de mettre en place un suivi des consommations affecté à la pompe. A chaque plein, les conducteurs sont amenés à compléter une feuille de suivi),

- ▶ **suivi informatique des consommations internes : dans le cas de cuves de carburants internes à l'entreprise**, des systèmes de gestion des prises de carburants, installés au niveau du volucompteur sont disponibles sur le marché et permettent de suivre les consommations de carburants,
- ▶ **retour des consommations en stations par les distributeurs de carburants** : tous les grands distributeurs de carburants ont mis en place des systèmes de suivi des consommations de carburants à destination des flottes de véhicules professionnels. Ces systèmes permettent au conducteur de ne pas payer directement son plein, la facture totale pour l'ensemble de la flotte étant transmise à l'entreprise en fin de mois,
- ▶ **suivi par informatique embarquée** : un certain nombre de logiciels d'analyse pour l'optimisation de l'exploitation sont disponibles aujourd'hui. Ceux-ci permettent d'avoir accès aux informations nécessaires pour établir un suivi précis de la consommation et du bon usage d'un véhicule à travers l'analyse des modes de conduite, comparer la consommation de plusieurs véhicules ou plusieurs types de conduite, sensibiliser les conducteurs à l'impact de la conduite sur la consommation pour les amener ainsi à une conduite plus économe, notamment par des plans de formation et optimiser les plans de maintenance.

📌 Axe 3 : Actions des conducteurs



Zoom sur ... La limitation de l'usage du moteur à l'arrêt

Pendant la période de repos des conducteurs ces derniers peuvent faire tourner leur moteur au ralenti pour laisser fonctionner la climatisation ou les appareils de bord. Le ralenti moteur est aussi utilisé pour garder le moteur et le carburant chauds lorsqu'il fait froid ou lors des opérations de chargement / déchargement.

La consommation d'un moteur diesel PL de 450cv au ralenti est de l'ordre de 2L/h.

Les entreprises ayant mis en place cette action essaient de limiter à maximum l'utilisation du ralenti, **ainsi il est généralement demandé au conducteur d'arrêter le moteur dès qu'un arrêt dépasse 30 secondes.**

Zoom sur ... La formation des conducteurs à l'écoconduite

La manière dont le conducteur conduit son véhicule peut être améliorée par une attitude positive, un suivi continu et surtout une bonne formation.

Destinée aux conducteurs routiers, la formation à l'écoconduite doit leur permettre d'adapter leur conduite aux conditions extérieures et d'acquérir une technique de conduite propre à limiter la consommation de gazole, à diminuer le coût d'entretien et à assurer une meilleure sécurité.

Les principaux enseignements sur l'écoconduite :

Conduite économique		Conduite consommatrice	
	Faible durée au ralenti		Nombre de coups de frein élevé
	Consommation moyenne faible		Nombre d'utilisation des ralentisseurs
	Vitesse maximale faible et présentant		élevé (au-dessus de 30km/h)
	peu d'écart avec la vitesse moyenne		Consommation moyenne élevée.
	Nombre de coups de frein et de		
	ralentisseur faible		
Conduite souple		Conduite brutale	
	faibles		Accélérations maximales élevées en
	- Décélération et accélérations		longitudinal et en transversal
	- Pas ou peu d'utilisations du frein		Accélérations élevées au démarrage
	- Utilisation optimale du ralentisseur		Nombre élevé de coups de freins
			Utilisation fréquente des ralentisseurs
			Positions de l'accélérateur dans la
			seconde partie de la course à plus
			de 40/45% du temps
			Position de l'accélérateur dans la
			seconde partie de sa course à faible
			vitesse et produisant des à-coups
Conduite prévisionnelle (confortable et sécuritaire)		Conduite dangereuse	
	- Vitesse maximale faible		Vitesse maximale élevée
	- Nombre de coups de frein faible		Freinages à haute vitesse
	- Faible fréquence d'utilisation du		Accélérations maximales élevées
	ralentisseur (et en dessous de 30km/h		
	en majorité)		
	- Position de l'accélérateur dans la		
	première partie de sa course à plus		
	de 60% du temps		

Dans le cas spécifique de la conduite urbaine, le conducteur doit s'efforcer d'éviter :

-  les accélérations brutales,
-  les régimes élevés, lors de la mise en vitesse,
-  de coller aux véhicules qui le précèdent.

A l'approche d'un feu orange ou rouge, le conducteur doit lâcher l'accélérateur, utiliser le frein moteur, et si le véhicule en est doté, il doit utiliser le ralentisseur sur échappement. A l'approche d'un feu vert, le conducteur doit éviter d'accélérer car celui-ci peut passer à l'orange.

Les démarrages, accélérations, mises en vitesse sont la cause d'une consommation accrue. Ainsi en ville ou en circulation suburbaine, un véhicule lourd consomme plus de carburant pour un même kilométrage que sur autoroute où la vitesse est pratiquement constante.

Sur les périphériques, voies rapides ou voies express, et lorsque la fluidité de la circulation le permet, il faut adopter une vitesse de croisière inférieure de 5 à 10km/h à celle autorisée, sinon lors des inévitables ralentissements, le conducteur devra freiner, puis rétrograder un rapport de boîte, d'où la nécessité d'une nouvelle accélération qui fera consommer davantage.

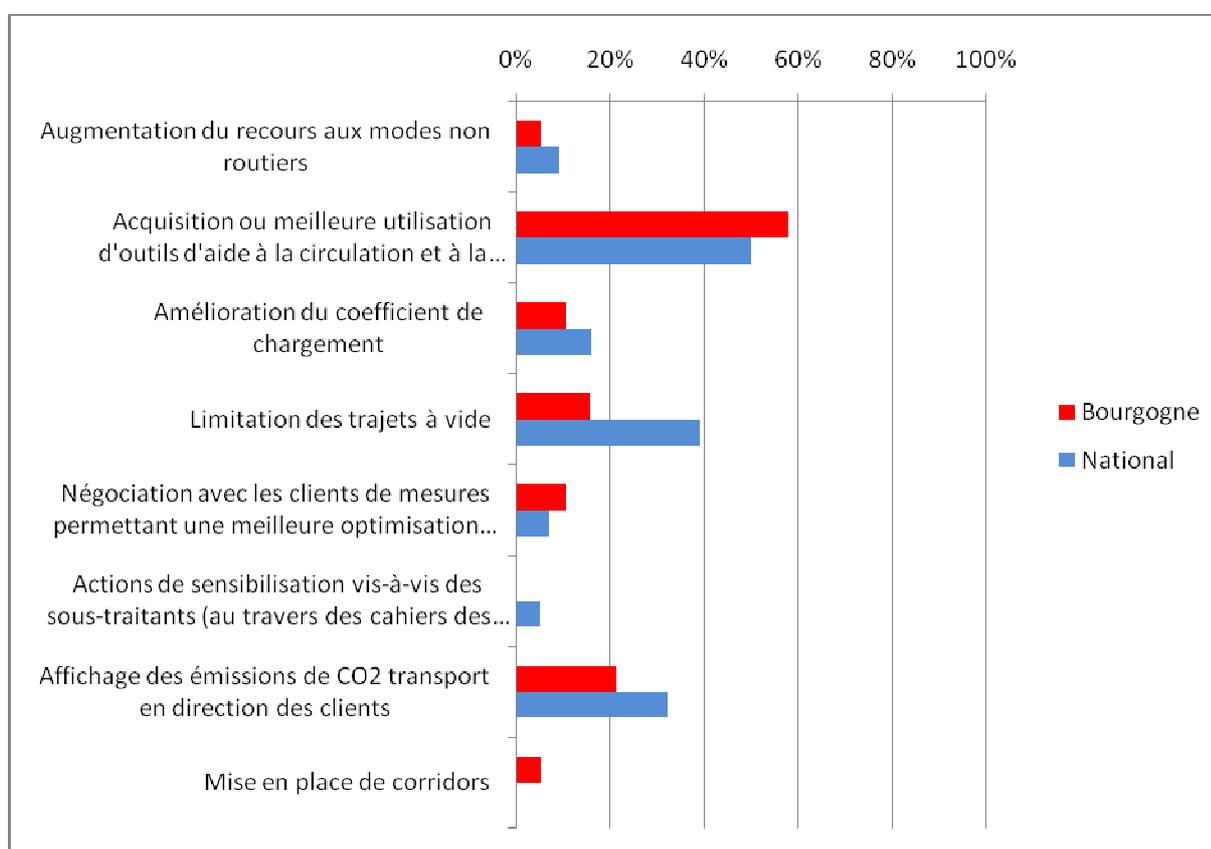
Tout l'enjeu de la formation à l'écoconduite est de suivre et d'animer les conducteurs. En effet, il est habituel que les consommations repartent à la hausse quelques semaines après la formation, **les améliorations de conduites acquises lors des formations ne perdurant pas définitivement.**

D'après les formateurs, au bout de trois ou quatre mois s'opère une stabilisation des consommations avec entre 80 et 20% des gains observés directement après la formation. A l'issue d'une nouvelle séance de formation, le conducteur qui, arrivé au niveau de stabilisation, n'avait conservé que 20% des gains acquis à l'issue de la première formation, consolidera probablement ses gains à 40 ou 50% par rapport au gain initial au terme de la deuxième formation.

Les formateurs estiment que, en situation optimale, une formation de réactualisation devrait intervenir tous les quatre ou cinq mois.

Le Projet BEET (Benchmarking Energy Efficiency in Transport) réalisé par l'AFT-IFTIM en partenariat avec NEA et avec la collaboration de Renault Trucks, conclut pour l'écoconduite sur une possible économie permanente de 3,5 à 4L/100km dans le cas de formations régulièrement et périodiquement réactualisées, soit environ 10% de réduction.

Axe 4 : Actions sur l'organisation des flux de transports



Certains outils informatiques disponibles sur le marché permettent une meilleure organisation des trafics de marchandises et peuvent, en conséquence, limiter les consommations de carburant et les émissions de CO₂. Citons par exemple les outils de calcul d'itinéraire, les solutions d'optimisation de la planification des tournées, la localisation automatique des véhicules, l'informatique embarquée, les systèmes info trafic...

Les entreprises qui s'engagent en Bourgogne

	Transports BECKER
	126 salariés dont 89 conducteurs
	112 véhicules
	71880 Châtenoy-le-Royal
	Activités : conteneurs, transport bâché et frigorifique
	Transports CAYON
	560 salariés
	950 véhicules dont 445 moteurs
	71100 Chalon-sur-Saône
	Activités : transport public, location de véhicule, organisation de transport, transport exceptionnel, levage manutention et stockage distribution (30 000 m ² d'entrepôts couverts)
http://www.groupe-cayon.com	
	Dijon Céréales Logistic
	72 conducteurs
	56 véhicules
	21600 Longvic
	Activités : transport de céréales et de vrac pouvant se marier avec les céréales
http://www.dijon-cereales.fr	
	Transports G.R.G.
	120 salariés dont 84 conducteurs
	87 véhicules
	21220 Fixin
	Activités : transport par lots, transports d'hydrocarbure, location de véhicule, stockage (23 000 m ² d'entrepôts chauffés)
http://www.grg-transports.com	

Les entreprises qui s'engagent en Bourgogne

	Transports RICHARD GROS
	10 salariés dont 9 conducteurs
	11 véhicules
	71500 Sornay
	Activités : lots complets, demi lots, convois exceptionnels 1ère et 2ème catégories.
	http://www.transportsrichardgros.fr
	Transports DROIN
	87 salariés dont 86 conducteurs
	92 véhicules
	89430 Tanlay
	Activités : bennes (céréales, ferraille, TP, ordures), citernes
	Transports RAVE SA
	181 salariés dont 108 conducteurs
	108 véhicules
	71130 Gueugnon
	Activités : transport routier, service aux industries, organisation transport / opérateur logistique, logistique distribution : Logistee TM
	www.ravegroupe.com
	COB 21
	25 salariés dont 21 conducteurs
	21 véhicules légers
	21000 Dijon
	Activités : messagerie, transport léger, course régionale et nationale

Les entreprises qui s'engagent en Bourgogne

	Transports REGIS MARTELET
	230 salariés dont 124 conducteurs
	130 véhicules
	21000 Dijon
	Activités : messagerie et express, location de véhicules avec conducteur, logistique et externalisation, événementiel.
	http://www.martelet.fr/
	Transports ÉRIC ROUSSEAU
	242 salariés dont 189 conducteurs
	139 véhicules
	58460 Corvol l'Orgueilleux
	Activités : lot et demi-lot sur toute la France avec lignes régulières, distribution régionale, location de véhicules avec conducteurs, transport sous température dirigée, transport de vrac (benne), transport de bois en grumes
	http://www.transports-rousseau.com/
	TRANS EUROP EXPRESS
	166 salariés dont 156 conducteurs
	124 véhicules
	21220 Gevrey Chambertin
	Activités : lot complet, lot partiel, palettes, fret régional et lignes régulières, logistique et stockage
	Transports
	95 salariés dont 67 conducteurs
	67 véhicules
	71530 Crissey
	Activités : messagerie, express, lot routier, logistique , livraison régionale de petits lots
	http://www.sobotram.fr/

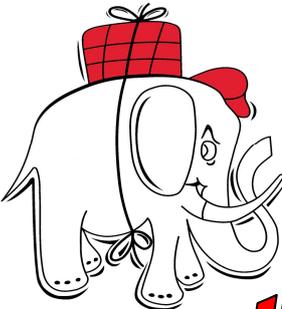
Les entreprises qui s'engagent en Bourgogne

	Transports DANTIN
	23 salariés dont 21 conducteurs
	23 véhicules
	71160 Digoïn
	Activités : location de véhicules avec conducteur, camions malaxeurs (béton prêt à l'emploi)
http://www.transports-cassier.com/	
	Transports Digoïnnaï
	35 salariés dont 25 conducteurs
	28 véhicules
	71160 Digoïn
	Activités : lot complet de matériel
http://www.transports-cassier.com/	
	Transports Cassier
	salariés dont conducteurs
	véhicules
	71500 Sornay
	Activités :
http://www.transports-cassier.com/	
	Transports Cassier VRAC
	salariés dont conducteurs
	véhicules
	71500 Sornay
	Activités :
http://www.transports-cassier.com/	
	Transports Digoïnnaï distribution
	salariés dont conducteurs
	véhicules
	71160 Digoïn
	Activités :
http://www.transports-cassier.com/	

**en cours
d'actualisation**

Les entreprises qui s'engagent en Bourgogne

	Transports Joly et Fils
	salariés dont conducteurs
	véhicules
	71500 Sornay
	Activités :

	Transports Cordier
	salariés dont conducteurs
	véhicules
	71500 Sornay
	Activités :

**en cours
d'actualisation**

Les partenaires de la charte régionale pour la réduction des émissions de CO₂

CHARTÉ RÉGIONALE D'ENGAGEMENT POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂ DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN BOURGOGNE

En Bourgogne, le secteur des transports représente plus d'un tiers des émissions de CO₂. Le transport routier de marchandises contribue, à lui seul, à la moitié de ces émissions.

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

Afin de respecter ces engagements, l'implication de l'ensemble des acteurs concernés est indispensable. En Bourgogne, un groupe de travail regroupant la Direction régionale de l'équipement, le Conseil régional, l'ADEME, la FNTR, TLF, UNOTRE et l'AFT-IFTIM s'est constitué afin d'accompagner les entreprises régionales volontaires dans la mise en place d'un plan d'actions permettant une réduction de leurs émissions de CO₂.

Un des premiers objectifs serait de faire participer, d'ici trois ans, une cinquantaine d'entreprises bourguignonnes à cette démarche.

Les signataires s'engagent à :

- ✓ inciter les entreprises régionales à s'engager dans la démarche ;
- ✓ apporter un soutien technique aux entreprises signataires tout au long de ce processus ;
- ✓ mettre en place des outils de communication adaptés afin de sensibiliser les entreprises et de promouvoir leur actions.

Pour les entreprises, s'inscrire dans cette démarche a de nombreux intérêts, en particulier :

- une meilleure compétitivité par la réduction de leurs charges de carburant ;
- donner l'image d'entreprises modernes, respectueuses de l'environnement et qui s'inscrivent dans une perspective de développement durable ;
- une démarche commercialement valorisable auprès des clients chargeurs ;
- une valorisation du transport routier en France.

Les entreprises souhaitant s'engager dans cette démarche doivent au préalable :

- avoir réalisé un diagnostic CO₂ complet : il s'agit de faire un état des lieux afin d'établir la situation initiale de référence (gestion de la consommation de carburant, parc de véhicules, formation de conducteurs, organisation des flux,...). Ce diagnostic peut être réalisé en interne ou avec l'aide d'un prestataire extérieur ;
- définir au moins un indicateur de performance environnementale avec un objectif chiffré de réduction ;
- définir un plan d'actions sur une période de 3 ans élaboré autour des quatre axes suivants : le véhicule, le carburant, le conducteur et l'organisation des flux de transport ;
- choisir au moins une action par axe, étant précisé qu'à toute action retenue devra correspondre un objectif chiffré et mesurable à atteindre dans un délai déterminé. Différentes actions ont déjà été identifiées et sont disponibles sous formes de fiches-actions. Cette liste d'actions est purement indicative : les entreprises pourront définir d'autres actions s'inscrivant dans l'objectif recherché.

Ces engagements seront concrétisés au sein d'une charte individuelle signée par l'entreprise, l'ADEME, le Conseil régional et le MEEDDAT.

Des outils et guides sont mis à disposition des entreprises afin de les assister. Le descriptif général de la démarche, le cahier des charges du diagnostic CO₂ ainsi que le tableau "Autoévaluation" et sa notice d'utilisation sont disponibles en ligne sur le site de l'ADEME : www.ademe.fr (rubrique : domaines d'intervention / transports / transports de marchandises / transports routiers) ou sur le site du ministère du développement durable : www.transports.developpement-durable.gouv.fr (rubrique : Marchandises > Transport routier et commission de transport > Développement durable).

« En signant cette charte nous nous engageons à travailler conjointement et en collaboration active pour accompagner les entreprises bourguignonnes de transport routier de marchandises dans cette démarche volontaire de réduction des émissions de CO₂ »

Le Préfet de la région Bourgogne

Le Délégué régional de l'ADEME

Le Président du Conseil régional

Le Président de la FNTR de Bourgogne

Le Président du Conseil professionnel de TLF Bourgogne

Le Président d'UNOTRE Franche-Comté Bourgogne

La Déléguée régionale de l'AFT-IFTIM



La DREAL



Depuis janvier 2010, la **DIREN** (direction régionale de l'Environnement), la **DRIRE** (direction régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement) et la **DRE** (direction régionale de l'Équipement) ont fusionné pour devenir la **Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bourgogne (DREAL)**. La DREAL assure dans une perspective de développement durable les missions précédemment remplies par les DIREN, DRE et DRIRE (exceptés la météorologie et le développement industriel confiés à la DIRECCTE).

Échelon régional unifié du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer (MEEDDM), cette nouvelle structure pilote, sous l'autorité du Préfet de région, les politiques publiques du développement durable issues, notamment, des engagements du Grenelle Environnement.

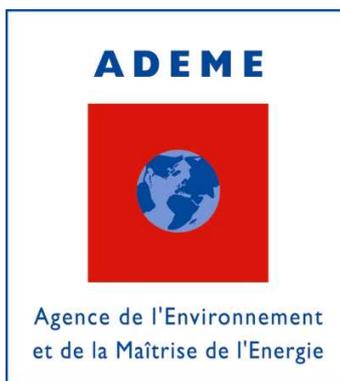
Les missions de la DREAL

- ✓ Élaborer et mettre en oeuvre les politiques de l'État en matière d'environnement, de développement et d'aménagement durables.
- ✓ Élaborer et mettre en oeuvre les politiques de l'État en matière de logement, notamment le développement de l'offre de logements, la lutte contre l'habitat indigne et la rénovation urbaine.
- ✓ Veiller à l'intégration des principes et objectifs de développement durable dans la mise en oeuvre des actions conduites par l'État.
- ✓ Évaluer ou faire évaluer l'impact environnemental de ces actions,
- ✓ Assister les autorités administratives dans leur rôle d'autorité environnementale sur les plans, programmes et projets.
- ✓ Contribuer à la définition de la stratégie du ministère et des établissements publics en région et piloter sa mise en oeuvre.
- ✓ Promouvoir la participation des citoyens dans l'élaboration des projets du ministère ayant une incidence sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.
- ✓ Contribuer à l'information, à la formation et à l'éducation des citoyens aux enjeux du développement durable.
- ✓ Contribuer à sensibiliser les citoyens aux risques.

En Bourgogne, la DREAL c'est près de 300 agents, organisée en 5 services thématiques appuyés par des unités territoriales en départements et par des services supports.

- ▶ **Le service Développement Durable** : responsable de la stratégie, du pilotage, des études et de l'évaluation, il apporte une analyse globale des territoires et des enjeux au regard du développement durable, et il est l'intégrateur des politiques énergie-climat.
- ▶ **Le service Ressources et Patrimoine Naturels** : il est notamment en charge des thématiques biodiversité, paysages, valorisation des ressources, ainsi que de la politique et la gestion de l'eau et des milieux aquatiques, dont la coordination des missions inter-services de l'eau.
- ▶ **Le service Logement et Constructions Durables** : il assure le portage et la prospective de toutes les politiques, notamment sociales, du logement, de la rénovation urbaine et de la lutte contre l'habitat indigne. Il veille à la mise en oeuvre des engagements du Grenelle dans le domaine de la construction durable.
- ▶ **Le service Prévention des Risques** : il est en charge de la prévention des risques accidentels industriels, naturels et hydrauliques, de la prévention des pollutions et des risques chroniques, ainsi que du contrôle des équipements sous pression.
- ▶ **Le service Transport** : il conduit l'amélioration des conditions de déplacement des personnes et des marchandises, dans un souci de sécurité et de développement des modes de transport alternatifs à la route. Il est chargé de la maîtrise d'ouvrage des aménagements sur le réseau routier national et autoroutier non concédé.

DREAL Bourgogne
 57 rue de Mulhouse
 BP 27 805, 21 078 Dijon CEDEX
 03 80 29 44 44 – dreal-bourgogne@developpement-durable.gouv.fr
www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr



Délégation Régionale Bourgogne

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) est un établissement public sous la tutelle conjointe des ministères chargés de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer en charge des technologies vertes et des négociations sur le Climat et de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. Elle participe à la mise en oeuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable.

L'agence met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public et les aide à financer des projets dans cinq domaines (la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit) et à progresser dans leurs démarches de développement durable.

L'ADEME agit pour favoriser la réduction des émissions polluantes dues au transport. Elle soutient la recherche sur les solutions propres et économes en carburants (véhicules électriques, biocarburants, etc.) et facilite la diffusion de ces solutions. Elle travaille aussi à optimiser les déplacements des personnes et des marchandises, en encourageant une meilleure répartition modale du fret et à rationaliser les déplacements urbains moins générateurs de déplacements.

**ECONOMIES D'ÉNERGIE
FAISONS VITE
ÇA CHAUFFE**

www.ademe.fr

Contact PRESSE : Elise FOSSAERT
ADEME - Délégation Régionale Bourgogne
10 avenue Foch - B.P. 51562 - 21015 DIJON CEDEX
Tél direct : 03-80-76-89-67



Les Conseils régionaux ont été créés par la Loi du 2 mars 1982. Au fil des années, en particulier depuis 2004, les compétences obligatoires des régions n'ont cessé d'être étendues pour devenir une collectivité territoriale à part entière, majeure et de proximité.

- ▶ **La formation professionnelle et l'apprentissage** constitue une mission première. Le Conseil régional assure la promotion de l'apprentissage. Il met également en place des actions de valorisation des métiers et de dynamisation des filières ou des secteurs en perte d'activité. Il participe activement à la formation des demandeurs d'emploi.
- ▶ **La construction et la rénovation des lycées.** Le Conseil régional soutient l'amélioration du cadre de vie et d'étude des 64 000 lycéens bourguignons qui fréquentent les 123 lycées. Bâtiments, équipements, gratuité des manuels scolaires (budget participatif). Le Conseil régional, au quotidien, favorise l'égalité des chances.
- ▶ **Le développement économique.** C'est une compétence stratégique de la politique régionale. Aider les entreprises, accompagner la structuration des filières régionales, favoriser les mutations des territoires en difficultés, favoriser l'innovation, la recherche, le développement y compris à l'international, constituent le socle du dynamisme du tissu local mais aussi le socle de l'emploi d'aujourd'hui et de demain.
- ▶ **L'aménagement du territoire.** Le Conseil régional dispose d'un rôle fédérateur et structurant dans le développement des territoires, qu'ils soient ruraux, urbains ou périurbains.

Avec 200 M€ sur 7 ans, il est le premier financeur des territoires.

▶ **Les transports.** Le Conseil régional est très engagé et y consacre près d'1/3 de son budget. Le Conseil régional gère le réseau ferroviaire public régional (TER) qui transporte chaque jour plus de 42 000 voyageurs au départ de 150 gares. Il investit dans le matériel, accompagne la modernisation et accessibilité des gares, favorise la connexion entre les différents réseaux de transports publics, soutient l'information multimodale et la tarification multi-réseaux. L'objectif : faire du ferroviaire un transport alternatif et attractif, économe en énergie et économe pour les usagers.

Au-delà de ses compétences, la région Bourgogne a fait le choix d'intervenir dans d'autres domaines qui touchent au quotidien : **la santé, l'agriculture, la culture, le tourisme, le sport, ainsi que l'environnement.** Elle s'est notamment dotée depuis deux ans d'un plan énergie climat qui participe à la réduction des émissions de CO² en soutenant l'efficacité énergétique, les énergies renouvelables et surtout l'information, la formation pour opérer les changements culturels au cœur même du développement durable.



L'AFT, Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport, est créée en 1957 sous l'égide de l'Union des Fédérations de Transport. L'IFTIM, Institut de Formation aux Techniques d'Implantation et de Manutention, est créé en 1961 pour développer la formation aux métiers de la logistique des entreprises industrielles et commerciales et prestataires logistiques. L'AFT et l'IFTIM se sont associés en 1989.

Leader de la formation Transport Logistique en Europe, le groupe AFT-IFTIM regroupe 24 000 entreprises adhérentes et est mandaté ou partenaire de 32 organisations professionnelles du transport logistique.

Les missions de l'AFT-IFTIM sont de :

- former les jeunes et les adultes en Transport, Logistique et Tourisme et proposer des formations adaptées aux entreprises et aux salariés du transport et de la logistique ;
- collaborer avec les fédérations professionnelles du secteur, les Armées (via les officiers conseils), la Gendarmerie (via les BARC), les collectivités territoriales, et négocier des contrats d'objectifs régionaux ;
- anticiper les besoins "Transport-Logistique" de demain en emploi-formation, en réalisant des études sectorielles, des réflexions prospectives, des analyses, des enquêtes et des tableaux de bord, sur l'emploi, les métiers, ou le secteur du Transport et de la Logistique en général, pour le compte de collectivités territoriales et services décentralisés de l'Etat, pour la profession, pour des organismes européens ou extra européens ;
- promouvoir les métiers et les secteurs du Transport, de la Logistique et du Tourisme auprès des jeunes, de leur famille et des prescripteurs ;
- soutenir au niveau technique et pédagogique, le système éducatif et universitaire, et participer à la définition et à l'évolution des diplômes de l'Éducation Nationale et des titres certifiés pour la partie Transport-Logistique et Tourisme.



Avec 12 500 entreprises adhérentes, la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) est la première organisation professionnelle du secteur du transport routier en France. Créée en 1933, elle assure la défense et la promotion des intérêts, de l'image et de la pérennité des entreprises et du secteur du Transport Routier de Marchandises français.

La FNTR est présente dans toute la France, à travers un réseau d'unions départementales et régionales. Ce maillage national, unique dans la profession, est un des atouts majeurs de la Fédération, en termes de lobbying et de représentation.

Les actions menées par la FNTR sont de divers types :

- elle négocie, au plan collectif, le « cadre » dans lequel s'inscrit le développement des entreprises, notamment par une action continue de lobbying aux plans français et européen ;
- elle accompagne au plus près les entreprises dans leur effort d'adaptation à un monde en pleine mutation, en particulier à travers la réalisation d'outils pédagogiques ou l'organisation de journées professionnelles d'information, dans chaque région ;
- elle intervient en défense et recours juridique sur des dossiers touchant l'ensemble des entreprises ;
- elle assure la promotion du secteur auprès de la presse, de l'environnement économique et politique et du grand public.



La Fédération des entreprises de transport et de logistique de France (TLF) réunit 10000 adhérents (5500 adhérents directs qui emploient 300 000 salariés et 4500 adhérents indirects au travers de ses 15 syndicats affiliés) représentant toute la chaîne du transport et de la logistique :

- transport routier et combiné,
- messagerie-express,
- location de véhicules industriels,
- logistique, organisation de transport (ferroviaire, maritime, multimodal, aérien...),
- opérations de douane.

TLF est organisée en conseils de métier et commissions animés par des professionnels en activité. Une vingtaine d'implantations en province et dans les Dom-Tom assurent un service et une action de proximité

TLF est aujourd'hui la véritable force agissante et novatrice du secteur transport-logistique : elle en présente une autre vision, en rupture avec les images passéistes et les a priori attachés à ce secteur majeur de l'économie.

Par son poids, sa représentativité et son organisation , TLF conjugue la défense et la représentativité globale du secteur transport-logistique avec la prise en compte des intérêts de chacune de ses composantes.

Dans un univers de plus en plus ouvert et concurrentiel, TLF assure la représentation, la promotion et la défense de ses adhérents dans tous les lieux de réflexion et de décision, que ce soit au niveau régional, national, européen ou international.

TLF siège dans de nombreuses instances et contribue à faire reconnaître l'apport essentiel du secteur du transport à la compétitivité économique du pays et au développement des échanges. En participant à de nombreux colloques, rencontres et échanges, TLF assure la promotion de l'industrie française du transport.



Franche-Comté Bourgogne

OTRE est une organisation professionnelle représentative des entreprises de transport routier. Elle fédère les PME et les TPE du transport dans un cadre national.

OTRE a vocation à représenter 80% des entreprises de transport routier, qu'il s'agisse de transport de marchandises ou de voyageurs.

Gérée par un conseil d'administration interrégional, animée par des permanents couvrant les deux régions, OTRE Franche Comté Bourgogne assure plusieurs missions pour le compte des transporteurs :

- une mission de représentation et de défense auprès des administrations de tutelle (DREAL, Inspection du Travail....) ;
- une mission syndicale d'opposition et de concertation par rapport à toutes les mesures qui contraignent ou freinent le développement des PME et TPE du transport routier ;
- une mission d'accompagnement et de conseil en matière sociale, juridique et réglementaire ;
- une mission d'accueil des professionnels dans le cadre d'échanges conviviaux au travers de réunions d'information, de colloques ou d'assemblées.

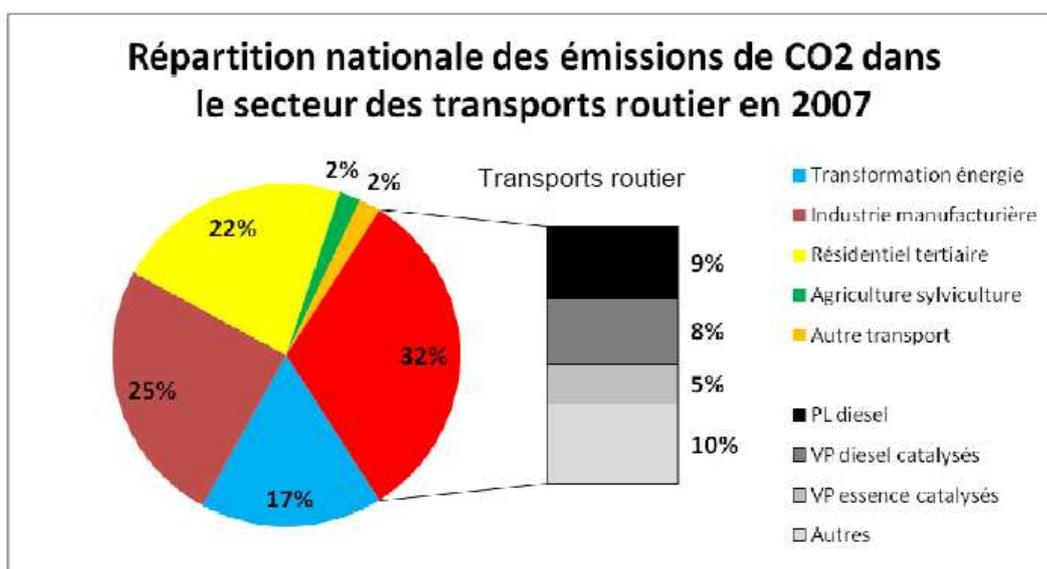
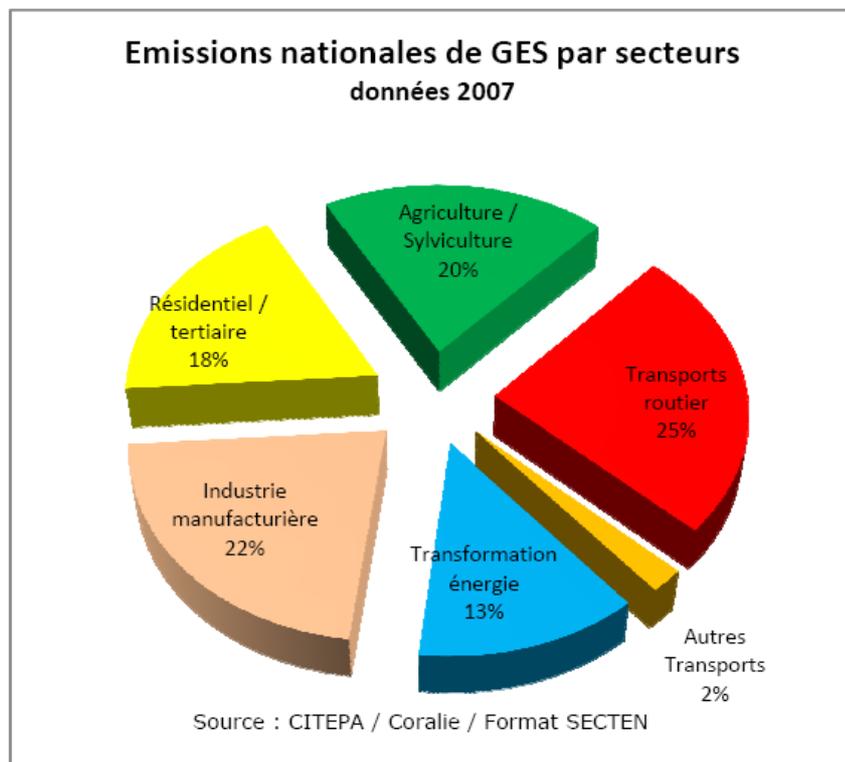
OTRE Franche Comté Bourgogne a une action volontariste, tenace et déterminée pour assurer la défense des intérêts des PME et TPE du transport routier bourguignon et franc-comtois.

Émissions de gaz à effet de serre : contexte national

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

En 2007, le secteur des transports dans son ensemble représentait 25% des émissions de GES et 32% des émissions de CO₂ du pays. Il est donc nécessaire d'impliquer de plus en plus les acteurs économiques dans des actions de réduction des émissions.

Le transport routier de marchandises s'est engagé depuis plus de vingt ans dans plusieurs actions environnementales avec l'objectif de réduire tant les émissions polluantes que les émissions de CO₂.

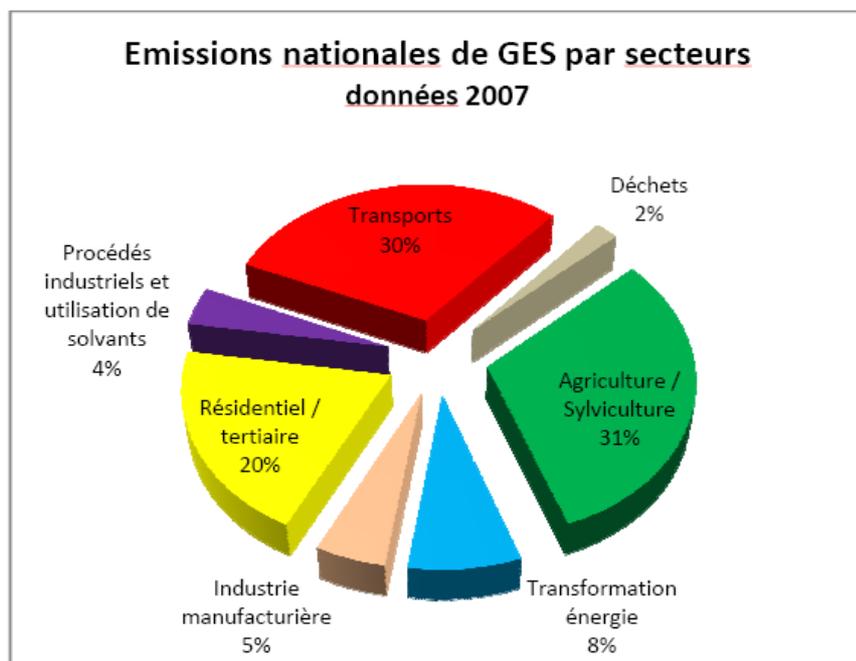


Source : CITEPA / Coralie / Format SECTEN

Émissions de gaz à effet de serre : contexte régional

Source : Alterre Bourgogne

L'équivalent de 15,7 millions de tonnes de dioxyde de carbone (CO₂) ont été émises sur le territoire bourguignon en 2007. La répartition des émissions par secteur d'activité reflète la structure socio-économique de la Bourgogne. Ainsi, la part de l'agriculture est plus élevée qu'au niveau national (31% contre 20%) et c'est également le cas en matière de transports (30% contre 25%).



Les émissions de GES sur le territoire bourguignon ont augmenté de 2.7% par rapport à 1990.

Les transports sont le secteur dont les émissions ont le plus fortement augmenté depuis 1990 (+ 14%), avec toutefois une tendance à se stabiliser depuis 1990.

Afin de respecter les engagements français en termes de réduction de gaz à effet de serre, il est nécessaire de mener des actions spécifiques dans chaque secteur mais cela doit aussi s'accompagner d'une mise en cohérence globale sur le territoire.

Le transport routier de marchandises en Bourgogne

Occupant une position centrale par rapport aux grands pôles de développement français et ouest-européens, la Bourgogne est une région carrefour où les grands couloirs d'échanges nationaux et européens se croisent via un important réseau d'infrastructures de transport : 660 km d'autoroutes, 2096 km de voies ferrées et 996 km de voies navigables.

Le transport routier de marchandises en Bourgogne représente plus de 1100 entreprises employant environ 12000 salariés soit environ 3,5% des salariés du secteur privé.

En 2007, les transports de marchandises liés à l'économie de la Bourgogne ont représenté près de 100 millions de tonnes. Le transport routier sert encore à acheminer la majorité de ces échanges mais, ces dernières années, l'objectif est de développer et d'utiliser des solutions alternatives (intermodalité, transport combiné,...).

Depuis une dizaine d'année, la notion de développement durable entre dans la culture du transport routier de marchandises. Les entreprises cherchent à mettre en place de nouvelles actions permettant de réduire leur consommation de carburant et leurs émissions de CO₂.

De plus, les normes réglementaires auxquelles sont soumises les entreprises de transport routier de marchandises sont de plus en plus fortes : depuis 1990, date de l'entrée en vigueur des normes européennes¹ (normes EURO), les émissions locales dues au transport de marchandises ont été réduites de 70%.

Chiffres clés

Transport routier de marchandises

Consommation moyenne d'un poids lourd de 40 tonnes :

35 litres pour 100 km

Consommation annuelle du secteur :

10 milliards de litres de gazole

☞ 1 litre de gazole équivaut à **2.662 kgCO₂**

La réduction du coût du poste « consommation de carburant » des entreprises est devenue un impératif tant du point de vue économique que du point de vue environnemental.

¹ Les normes d'émission Euro fixent les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants. Il s'agit d'un ensemble de normes de plus en plus strict s'appliquant aux véhicules neufs dont l'objectif est de limiter la pollution atmosphérique due au transport.

« Objectif CO₂ : les transporteurs s'engagent ! »



Objectif de la démarche : la réduction des émissions de CO₂ dans le transport routier de marchandises par la maîtrise des consommations de carburant.

Objectifs de la démarche

Cette démarche vise à :

- ▶ améliorer la performance environnementale du transport routier de marchandises, en privilégiant la réduction des émissions de CO₂ directement liées à la consommation de carburant ;
- ▶ aider les entreprises du transport routier de marchandises à réduire leur consommation de carburant et alléger ainsi la part du poste carburant dans leurs comptes ;
- ▶ fournir aux entreprises du secteur un cadre méthodologique fiable, cohérent et reconnu au niveau national ;
- ▶ permettre aux entreprises signataires de la charte de valoriser leurs engagements en interne et en externe.

Intérêts pour l'entreprise

Signer une charte et s'engager à réduire ses émissions a de multiples intérêts pour une entreprise, en particulier :

- ▶ une réduction de ses émissions de CO₂ ;
- ▶ une meilleure compétitivité par la réduction de ses charges de carburant ;
- ▶ l'image d'une entreprise moderne respectueuse de l'environnement et qui s'inscrit dans une perspective de développement durable ;
- ▶ une démarche commercialement valorisable auprès des clients chargeurs ;
- ▶ une valorisation du transport routier en France.

Elle comporte 4 étapes :

1. L'auto évaluation

L'objectif est de permettre à l'entreprise de déterminer si elle remplit les préalables nécessaires, tels que la mise en place d'un suivi des consommations. L'autoévaluation est réalisée par l'entreprise au moyen du tableur « autoévaluation » et de son guide d'utilisation, téléchargeables sur les sites du MEEDDM et de l'ADEME.

Une fois, ce travail individuel réalisé, l'ADEME et la DREAL valident cette auto évaluation.

2. La réalisation du diagnostic CO₂

La phase « diagnostic CO₂ », réalisée grâce au tableur « engagements volontaires » consiste à :

- ▶ établir un état des lieux initial de référence et définir un périmètre d'engagements,
- ▶ retenir un ou plusieurs indicateurs de performance environnementale propres à l'entreprise et évaluer un objectif chiffré de réduction à atteindre sous trois ans,
- ▶ définir un plan d'actions en retenant au moins une action par axe (véhicule, carburant, conducteur, organisation des flux) afin d'atteindre l'objectif ainsi fixé.

Une fois le diagnostic CO₂ réalisé, le dossier est examiné par le comité régional de la charte. Présidé par le Préfet de région, il est constitué par un représentant de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, du Conseil régional, de la délégation régionale de l'ADEME, de chacune des organisations professionnelles au niveau régional et éventuellement de personnes qualifiées. Après avis favorable de celui-ci, il peut être procédé à la signature de la charte.

3. La signature de la charte au niveau régional

La signature de la charte s'effectue entre le Préfet de région, le Délégué régional de l'ADEME et le responsable de l'entreprise. La signature ouvre le droit pour l'entreprise d'utiliser le logo et le nom associés à la démarche et de figurer, durant toute la période d'engagement (3 ans), sur la liste des entreprises signataires (disponible en ligne sur les sites du Ministère du Développement durable et de l'ADEME).

4. Le suivi annuel de l'avancement de la démarche

Une fois par an, l'entreprise signataire doit transmettre à la Délégation régionale de l'ADEME et à la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, un point sur l'état d'avancement de ses engagements. Au terme du plan d'actions, une fiche de synthèse finale est adressée par l'entreprise afin de vérifier la réalisation des objectifs fixés et d'évaluer les gains réalisés.

Les actions proposées aux entreprises

Les fiches actions sont des outils d'aide à la décision destinées à informer l'entreprise des actions spécifiques qu'elle peut mettre en œuvre afin de réduire ses consommations de carburant et par conséquent ses émissions de CO₂.

Elles comprennent une présentation de l'action, la réglementation en vigueur, les gains de CO₂ potentiels, les conditions d'application et de faisabilité de la mesure et les indicateurs de suivi de l'action.

22 actions ont été identifiées dont 16 ont fait l'objet de fiches actions.

De plus, les entreprises ont la possibilité de mettre en œuvre d'autres actions innovantes et donc non identifiées à priori.

Les actions proposées aux entreprises se répartissent en 4 axes :

Les actions sur le **véhicule** :

- ▶ Accélération de la modernisation de la flotte
- ▶ Bridage moteur pour réduire la vitesse maximale des véhicules
- ▶ Utilisation de lubrifiants synthétiques
- ▶ Utilisation d'accessoires pour diminuer la résistance aérodynamique
- ▶ Amélioration de la maintenance des véhicules
- ▶ Utilisation de pneumatiques permettant de réduire la consommation
- ▶ Climatisation : limitation de son utilisation et modification de la technologie
- ▶ Boîte de vitesses robotisée

Les actions concernant le **carburant** :

- ▶ Amélioration de la gestion et du suivi des consommations de carburant
- ▶ Utilisation de carburants alternatifs au gazole :
 - ▶▶ Biocarburants
 - ▶▶ Véhicules électriques
 - ▶▶ Véhicules hybrides
 - ▶▶ Émulsions eau/gazole
 - ▶▶ Gaz Naturel Véhicules (GNV)

Les actions du **conducteur** :

- ▶ Limitation de l'usage du moteur à l'arrêt
- ▶ Formation des conducteurs à l'éco-conduite

Les actions sur l'**organisation des flux** :

- ▶ Recours aux modes de transport non routiers
- ▶ Outils d'aide à la circulation, à la gestion de la flotte et à l'optimisation des itinéraires
- ▶ Amélioration du coefficient de chargement et limitation des trajets à vide
- ▶ Négociation avec les clients de mesures permettant une meilleure optimisation

Ces fiches actions sont téléchargeables librement sur les sites du Ministère du Développement durable et de l'ADEME (cf. fiche 9 « Sites internet de référence »).

Outils et guides mis à disposition des entreprises

Des outils informatiques et des documents² sont mis à disposition des entreprises. Ils sont le fruit d'un important travail de synthèse des données existantes et des expériences menées par les entreprises. Sont disponibles :

- ▶ le guide général de la démarche ;
- ▶ un tableur d'auto-évaluation et son guide d'utilisation permettant à l'entreprise de valider elle-même la pertinence de se lancer dans la démarche ;
- ▶ un cahier des charges relatif au diagnostic CO₂ et au suivi du plan d'actions ;
- ▶ un tableur intitulé « Engagements volontaires » et son guide d'utilisation. Cet outil, structuré autour de 9 onglets, permet, après la saisie des données relatives à l'activité de l'entreprise :
 - ▶▶ d'évaluer et suivre ses émissions de CO₂ sur le périmètre choisi,
 - ▶▶ d'évaluer les gains de CO₂ potentiels selon les actions choisies,
 - ▶▶ de suivre l'état d'avancement de ses objectifs,
 - ▶▶ de suivre de manière temporelle les indicateurs de performance environnementale ;
- ▶ une série de « fiches actions » destinées à informer l'entreprise des actions spécifiques et disponibles sur le marché susceptibles d'être mises en œuvre afin de réduire les consommations de carburant et les émissions de CO₂.

Le logo « Objectif CO₂ : les transporteurs s'engagent »

Un nom et un logo associé à la démarche ont également été créés pour permettre aux entreprises signataires de valoriser leur démarche tant en interne qu'en externe. Un CD-ROM comprenant le logo et les différents outils est remis à l'entreprise au moment de la signature de la charte.



Accompagnement offert aux entreprises

L'entreprise qui le souhaite peut se faire assister d'un bureau d'études pour tout ou partie des phases de la démarche (diagnostic, mise en œuvre et suivi du plan d'actions). L'entreprise peut alors bénéficier d'une aide financière de l'ADEME et du Conseil régional.

² Le guide général de la démarche, le cahier des charges du diagnostic CO₂ ainsi que le tableur "Autoévaluation" et son guide d'utilisation sont disponibles en ligne sur le site du ministère à l'adresse suivante : www.transports.developpement-durable.gouv.fr (rubrique : Marchandises > Transport routier et commission de transport > Développement durable) .

Les sites Internet de référence

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/>

Rubrique « Marchandises / Transport routier / Développement durable » ou pour un accès direct, en utilisant le lien suivant :

http://www.transports.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=2352.

ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) :

<http://www.ademe.fr>

Rubrique « Domaine d'intervention : Transports / Transport de marchandises / Transport routier » ou pour un accès direct, en utilisant le lien suivant :

<http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=22274>

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bourgogne (DREAL) :

<http://www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr/>

Conseil régional de Bourgogne :

<http://www.cr-bourgogne.fr/>

Les sites thématiques francophones :

- ▶ **Energeco** : site consacré à la maîtrise des consommations de carburant dans le transport routier de marchandises : <http://www.energeco.org>
- ▶ **Viacombi** : plateforme dédiée aux transports combinés : <http://www.viacombi.fr>
- ▶ **Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques** : <http://www.certu.fr>
- ▶ Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres :
- ▶ <http://www.predit.prd.fr>
- ▶ **Délégation interministérielle de la Sécurité routière** :
- ▶ <http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr>
- ▶ **Semaine européenne de la mobilité et du transport public** :
- ▶ <http://www.semaine-mobilite.org>

Les sites thématiques anglophones :

- ▶ **SmartWay Transport Program – Environmental Protection Agency (US)** :
- ▶ <http://www.epa.gov/smartway>
- ▶ **Ressources naturelles Canada (Ecoflotte)** :
- ▶ <http://www.nrcanrncan.gc.ca/com/index-fra.php>
- ▶ **United Nations Environment Programme**: <http://www.unep.org>
- ▶ (lien direct : http://www.unep.org/resources/business/Focus_Areas)
- ▶ **Freight Best Practice** : <http://www.freightbestpractice.org.uk>