

## Axe 2 : Achats transports

A2 FA 1 : Actions relatives au suivi des activités sous-traitées .....	238
Solution 1 : Améliorer le suivi des activités sous-traitées.....	240
Solution 2 : Améliorer la caractérisation de l'ensemble des sous-traitants (via les indicateurs et la plateforme EVE) .....	241
A2 FA 2 : Partenariats chargeur – prestataire de transport .....	243
Solution 1 : Mettre en place une relation partenariale avec ses prestataires .....	246
Solution 2 : Constituer un groupe de travail avec ses principaux partenaires transporteurs .....	248
A2 FA 3 : Accompagnement des transporteurs routiers sous-traitants.....	250
Solution 1 : Sous-traitance – recours à une solution décrite dans les fiches actions de .....	252
Solution 2 : Inciter les sous-traitants à la modernisation de leur flotte.....	253
Solution 3 : Accompagner les transporteurs dans le passage aux carburants alternatifs .....	255
Solution 4 : Travailler avec les sous-traitants pour améliorer le taux de chargement des véhicules .....	257
Solution 5 : Proposer l'utilisation d'indicateurs de suivi des performances .....	258
A2 FA 4 : Sensibilisation des transporteurs routiers sous-traitants .....	259
Solution 1 : Informer ses sous-traitants sur les bonnes pratiques à adopter .....	261
Solution 2 : Sensibiliser les sous-traitants à l'éco-conduite .....	263
Solution 3 : Sensibiliser les sous-traitants au programme EVE .....	264
Solution 4 : Sensibiliser les sous-traitants à la géolocalisation .....	265
Solution 5 : Sensibiliser les sous-traitants à la télématique embarquée .....	266
A2 FA 5 : Prise en compte de l'engagement des transporteurs routiers sous-traitants dans des démarches d'engagement environnemental.....	267
Solution 1 : Recours aux transporteurs chartés Objectif CO <sub>2</sub> .....	269
Solution 2 : Recours aux transporteurs labellisés Objectif CO <sub>2</sub> .....	270
Solution 3 : Recours aux transporteurs routiers éco-responsables hors France .....	271
A2 FA 6 : Prise en compte du critère GES dans la sélection des prestataires .....	272
Solution 1 : Questionner les prestataires sur leurs actions de réduction des émissions de GES ...	275
Solution 2 : Utiliser le critère charté Objectif CO <sub>2</sub> dans la sélection des prestataires .....	277
Solution 3 : Utiliser le critère labellisé Objectif CO <sub>2</sub> dans la sélection des prestataires .....	279
Solution 4 : Introduire un critère GES dans la rémunération variable des acheteurs de transport	281

# A2 FA 1 : Actions relatives au suivi des activités sous-traitées

## Synthèse

### 1. Description de l'action

Ces deux solutions :

- Améliorer le suivi des activités sous-traitées
- Améliorer la caractérisation de l'ensemble des sous-traitants (via les indicateurs et la plateforme EVE)

permettent de structurer le suivi de ses activités sous-traitées, notamment à travers des indicateurs de mesure de la performance, élément essentiel à toute étape ultérieure d'optimisation des achats transport et de l'amélioration de la performance environnementale de ces activités.

### 2. Domaine de pertinence

Cette solution s'applique à tout donneur d'ordre qui achète des prestations de transport. Plus le nombre de sous-traitants routiers est important, plus cette solution est pertinente.

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

Ces solutions n'ont pas d'impact direct sur la réduction des émissions de carburant et de GES.

### 4. Gains PA

Ces solutions n'ont pas d'impact direct sur la réduction des émissions de polluants atmosphériques.

### 5. Fiches complémentaires

Toutes les actions d'accompagnement et de sensibilisation des sous-traitants routiers de cet Axe 2.

## Contexte et réglementation

La loi du 27 mars 2017 relative au **devoir de vigilance**<sup>103</sup> des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre, instaure, dans le code de commerce, de nouvelles obligations de vigilance visant à prévenir les risques d'atteintes graves aux droits humains et à **l'environnement**, y compris lorsqu'elles sont commises par leurs filiales directes ou indirectes, en France et dans le reste du monde. Bien qu'obligatoire uniquement pour les sociétés les plus importantes (plus de 5 000 salariés en France, ou plus de 10 000 salariés dans le monde), cette prise de conscience montre l'importance et l'intérêt de suivre au mieux l'activité de ses sous-traitants.

<sup>103</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000034290626/>

## Solution 1 : Améliorer le suivi des activités sous-traitées

### 1. Principes

Le but de cette action est de permettre au donneur d'ordre (chargeur ou commissionnaire ou transporteur), qui fait appel à un ou plusieurs prestataires transport, de **structurer le suivi** de ses activités sous-traitées, élément essentiel à toute étape ultérieure d'optimisation de ses achats transport et de l'amélioration de la performance environnementale de ces activités.

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

Cette solution n'a pas d'impact direct sur la réduction des émissions de carburant et de GES. Elle permettra par contre d'identifier des pistes d'optimisation de l'activité sous-traitée qui elles pourront avoir un impact sur leur réduction.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Cette solution n'a pas d'impact direct sur la réduction des émissions de polluants atmosphériques.

### 4. Domaine de pertinence

Cette solution s'applique à tout donneur d'ordre qui achète des prestations de transport. Plus le nombre de sous-traitants routiers est important, plus cette solution est pertinente.

### 5. Mise en œuvre

La première étape va consister à **répertorier l'ensemble des sous-traitants** en s'assurant de bien identifier les différents interlocuteurs et leurs responsabilités.

La deuxième étape permettra alors de **piloter et suivre la sous-traitance**, notamment en concevant des indicateurs (voir notamment la Solution n° 2 ci-après) et des tableaux de bord de suivi.

La dernière étape débouchera sur le **développement et l'amélioration** des relations avec les prestataires transport. Une fois la relation avec le prestataire structurée, un plan d'actions visant l'amélioration de ses performances pourra être déployé (cf. entre autres les actions d'accompagnement et de sensibilisation des sous-traitants routiers de cet Axe 2)

### 6. Suivi de la solution

Indicateurs de suivi de la solution :

- Nombre et part de prestataires transport associés à cette solution ;
- Activité représentée par ces prestataires (t.km, nombre de véhicules, CA).

Modalités pratiques de collecte des données :

- Suivi des informations fournies par les prestataires transport.

## Solution 2 : Améliorer la caractérisation de l'ensemble des sous-traitants (via les indicateurs et la plateforme EVE)

### 1. Principes

Le donneur d'ordre (chargeur ou commissionnaire ou transporteur) qui fait appel à un prestataire transport a besoin de disposer d'indicateurs de mesure de la performance de ses achats transport. Ces indicateurs sont la clé pour caractériser les différents sous-traitants et ainsi pouvoir formuler des pistes d'amélioration avec des données chiffrées et fiables.

Les métriques à mettre en place ne doivent pas uniquement permettre de réduire les coûts, mais également d'aborder des notions critiques telles que la maîtrise des risques liés à la sous-traitance et surtout **l'impact environnemental de ces prestations**.

L'analyse de la performance environnementale donne une meilleure compréhension des méthodologies de calcul GES des prestataires de transport, une visibilité de leurs indicateurs clés (en fonction de ce qui aura été défini conjointement avec le transporteur), et la possibilité de mettre en œuvre une politique d'achats responsables avec l'impact GES comme critère de performance logistique.

La plateforme EVE, plateforme d'échange de données environnementales transport (**PFE-DET**), <https://prod-eve.ademe-dri.fr/connexion>, permet justement de mettre en correspondance les émissions des prestataires de transport inscrits avec leurs donneurs d'ordre déclarés.

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

Cette solution de « caractérisation » n'a pas d'impact direct sur la réduction des émissions de GES mais elle pourra rapidement dégager des gains en identifiant les prestations les plus émettrices et en travaillant spécifiquement dessus (directement avec les prestataires, en préparation d'un prochain contrat, ...).

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Cette solution n'a pas d'impact direct sur la réduction des émissions de polluants atmosphériques. Cependant, elle pourra rapidement dégager des gains en identifiant les prestataires de transport roulant avec des véhicules ayant des vignettes Crit'air plus basses.

### 4. Domaine de pertinence

Cette solution s'applique à tout donneur d'ordre qui achète des prestations de transport. Plus le nombre de sous-traitants routiers est important, plus cette solution est pertinente.

**A noter que la plateforme EVE PFE-DET est ouverte aux donneurs d'ordre et aux prestataires de transports qu'ils soient engagés ou non dans un dispositif du programme EVE.**

### 5. Mise en œuvre

Un reporting, à travers des indicateurs, doit être mis en place au sein de la direction des achats transport pour caractériser les prestataires transport et suivre leur activité/évolution.

Deux étapes principales sont alors nécessaires :

- **Définir les indicateurs** spécifiques attachés à chacune de ces catégories (par exemple dans la catégories dépenses dédiées aux achats on va retrouver le nombre de sous-traitants mobilisés

par l'entreprise, le nombre de transactions par sous-traitant, ...). Au niveau des indicateurs environnementaux clés, on citera notamment :

- Emissions de GES (kg CO<sub>2</sub>e), tonnes-kilomètres (t-km), intensité carbone (g CO<sub>2</sub>e / t-km)
  - Nombre de véhicules et de conducteurs
  - Part des véhicules équipés en géolocalisation, en télématique embarquée et des conducteurs formés à l'éco-conduite
  - Part des véhicules selon les typologies d'énergie et des différentes normes Euro / vignettes Crit'air
- **Définir** conjointement avec les prestataires transport **les données** servant à la mesure des différents indicateurs qu'ils consentent à transmettre (quitte à réajuster certains indicateurs) et convenir des modalités de transmission de ces données (format, fréquence, ...).

Suite à cette étape de définition du reporting, le donneur d'ordre devra s'assurer de la bonne transmission des informations par ses sous-traitants et exploiter les indicateurs environnementaux afin de piloter efficacement l'atteinte de ses objectifs environnementaux.

Toute cette démarche pour les indicateurs environnementaux peut être effectuée directement sur la plateforme EVE (inscription en ligne : <https://prod-eve.ademe-dri.fr/inscription>).

Dans un environnement sécurisé, les prestataires de transport transmettent mensuellement les quantités de GES émises pour tous les trajets commandités par leurs donneurs d'ordre et renseignent annuellement leurs indicateurs de performance. De leur côté, les donneurs d'ordre collectent mensuellement la quantité de GES émise pour leur compte par leurs prestataires de transport et renseignent annuellement leurs indicateurs de performance.

## 6. Suivi de la solution

Indicateurs de suivi de la solution :

- Nombre et part de prestataires transport associés à cette solution ;
- Activité représentée par ces prestataires (t.km, nombre de véhicules, CA).

Modalités pratiques de collecte des données :

- Suivi des informations fournies par les prestataires transport.

# A2 FA 2 : Partenariats chargeur – prestataire de transport

## Synthèse

### 1. Description de l'action

Le meilleur plan de progrès est celui qui repose sur une coopération entre le transporteur et le chargeur.

Cette action vise à lever l'idée d'engager avec les partenaires une démarche d'échange et d'engagements synallagmatiques de nature à améliorer l'efficacité des opérations de transport qui sont réalisées.

Nous proposons ci-dessous deux solutions, qui peuvent **bien entendu être adaptées, enrichies et perfectionnées** en harmonie avec l'activité du chargeur.

La première solution consiste à définir les règles et les besoins du chargeur qui sont ensuite partagés avec les transporteurs.

La deuxième solution consiste à créer une communauté de transporteurs autour des problématiques du chargeur afin de stimuler des plans d'actions très opérationnels mais surtout partagés.





### 2. Domaine de pertinence

Cette action concerne l'ensemble des opérations de transport sous-traitées par le chargeur.

La solution n° 2 s'adresse seulement à des donneurs d'ordre ayant des budgets de sous-traitance transport importants.

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

Les gains associés aux solutions décrites dans cette fiche sont difficiles à quantifier, mais ils paraissent fortement probables, à court ou moyen terme. Ces solutions permettent de construire le contexte favorable à l'émergence de solutions gagnant-gagnant.

Solutions	Gains GES	Faisabilité
<b>1. Mettre en place une relation partenariale avec ses prestataires</b>		
<b>2. Constituer un groupe de travail avec ses principaux partenaires transporteurs</b>		

#### 4. Gains PA

Non estimé

#### 5. Fiches complémentaires

Cette fiche est complémentaire à toutes les fiches de l'axe A4 : Transfert modal ainsi que A2 FA 5 : Prise en compte de l'engagement des transporteurs routiers sous-traitants dans des démarches d'engagement environnemental et A2 FA 6 : Prise en compte du critère GES dans la sélection des prestataires.



## Contexte et réglementation

Inscrit dans la thématique de la RSE (responsabilité sociale et environnementale), et plus particulièrement des achats responsables, le sujet des partenariats entre clients et fournisseurs (ici chargeurs et prestataires de transport) est en filigrane de toute la dynamique des démarches du programme EVE. En effet, les progrès de chacune des deux parties, et de l'ensemble qu'elles constituent seront plus faciles à obtenir dans le cadre d'une approche partenariale.

## Solution 1 : Mettre en place une relation partenariale avec ses prestataires

### 1. Principes

Le chargeur définit ses attentes vis-à-vis de ses prestations de transport, pour tous les sujets ayant un impact sur les émissions de GES, puis échange avec ses principaux prestataires et prend note de leurs contraintes et conditions éventuelles pour rédiger un document équilibré prenant en compte les deux parties.

Cela peut se décliner sous différentes formes :

- Un document simple qui récapitule les attentes et les engagements du chargeur en matière d'efficacité énergétique (normes et/ou type de véhicules, suivi des consommations, mode de communication de l'info GES par exemple)
- Une charte personnalisée qui valorise un plan d'actions commun pour réduire les émissions de GES (actions sur le taux de chargement, technologie véhicule ou formation personnalisée par exemple). Cette deuxième approche est plus complexe, mais aussi plus engageante pour les parties.

On peut ainsi retrouver dans ce type d'engagement des projets tels que :

- Modernisation du parc de véhicules à disposition
- Suivi des consommations et mécanisme de partage des économies réalisées
- Utilisation d'outils d'optimisation

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

La mise en place d'une telle solution n'a pas d'impact direct sur la réduction des émissions de GES. Cependant, si elle débouche sur un plan d'actions, les gains associés sont indirectement attribuables à cette solution.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Non estimé

### 4. Domaine de pertinence

Cette action est pertinente pour tous les donneurs d'ordre, quels que soient le domaine d'activité et la taille de l'entreprise.

### 5. Mise en œuvre

1. Le chargeur doit en premier lieu définir ses attentes et ses besoins à court et moyen terme.
2. Il formalise cela dans un document.
3. Il échange avec des transporteurs sélectionnés, intègre leurs commentaires et besoins, et finalise les engagements réciproques.
4. Il veille à la bonne réalisation des engagements réciproques.

## 6. Suivi de la solution

En collectant régulièrement les indicateurs de suivi listés dans le tableau ci-dessous, le chargeur peut suivre la progression de la mise en œuvre de la solution.

Statut de la relation avec le prestataire	Non partenariale	Partenariale
Prestataire de transport - nombre		
Prestataire de transport – part relative		
Unités de transport x kilomètres - nombre		
Unités de transport x kilomètres – part relative		

L'unité de transport est au choix : palette, tonne, m<sup>3</sup>, etc.

## Solution 2 : Constituer un groupe de travail avec ses principaux partenaires transporteurs

### 1. Principes

Cette solution est complémentaire à la solution précédente et peut en constituer une suite : lorsque les relations partenariales sont bien établies avec certains prestataires, il peut être efficace de constituer avec eux un groupe de travail pour partager des pistes de progrès et envisager des solutions communes.

Ces projets se bâtissent à la fois sur les besoins du chargeur et les opportunités des prestataires.

Exemples de projets :

- Partager des cartographies de flux pour dégager des synergies sur des équilibres de flux
- Partager des flux pour accroître des volumes sur des moyens alternatifs
- Définir conjointement des cahiers des charges pour des moyens spécifiques
- Développer des formations spécifiques à l'organisation du chargeur et du transporteur

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

Bien que la solution ne soit pas en elle-même valorisable en termes d'émissions de GES évitées, il est fort probable que certains projets seront ensuite valorisables dans le plan d'actions du donneur d'ordre.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Non estimé

### 4. Domaine de pertinence

Cette solution est pertinente pour toutes les activités, mais requiert probablement une certaine masse critique pour avoir un panel suffisamment important de transporteurs parmi lesquels il conviendra de sélectionner ceux qui sont les plus à même à s'engager dans cette démarche.

La solution s'adresse seulement à des donneurs d'ordre ayant des budgets de sous-traitance transport importants, et représentant un poids important parmi les clients des prestataires qu'il s'agit de réunir.

### 5. Mise en œuvre

- Sélectionner les prestataires de transport à réunir.
- Valoriser conjointement les programmes d'actions communes.
- Organiser régulièrement des points de partage pour mettre en place une dynamique d'amélioration continue de cette approche collaborative.

### 6. Suivi de la solution

En collectant régulièrement les indicateurs de suivi listés dans le tableau ci-dessous, le chargeur peut suivre la progression de la mise en œuvre de la solution.

Situation au groupe de travail	Ne participe pas	Participe
Prestataire de transport - nombre		



Prestataire de transport – part relative		
Unités de transport x kilomètres - nombre		
Unités de transport x kilomètres – part relative		

L'unité de transport est au choix : palette, tonne, m<sup>3</sup>, etc.

# A2 FA 3 : Accompagnement des transporteurs routiers sous-traitants

## Synthèse

### 1. Description de l'action

L'objectif de cette action est double :

- Fournir aux sous-traitants routiers l'information, les outils et les méthodes qui les amèneront à réduire de façon pérenne leurs consommations de carburant et leurs émissions de CO<sub>2</sub>.
- Faire baisser les émissions globales de CO<sub>2</sub> des prestations sous-traitées, afin d'améliorer la performance environnementale globale de l'entreprise vis-à-vis de ses clients (en lien notamment avec l'information GES des prestations de transport).

### 2. Domaine de pertinence

Cette action est surtout pertinente pour les sous-traitants transporteurs réguliers (sous contrat).

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

Les gains des quatre premières solutions vont dépendre de la solution retenue :

- **Solution 1** : Sous-traitance – recours à une solution décrite dans les fiches actions de « EVE »
- **Solution 2** : Inciter les sous-traitants à la modernisation de leur flotte
- **Solution 3** : Accompagner les transporteurs dans le passage aux carburants alternatifs
- **Solution 4** : Travailler avec les sous-traitants pour améliorer le taux de chargement des véhicules

La dernière solution n'a pas d'impact direct sur la réduction des émissions de GES :

- **Solution 5** : Proposer l'utilisation d'indicateurs de suivi des performances

### 4. Gains PA

Les gains en émissions de polluants atmosphériques pour cette action n'ont pas été quantifiés en raison d'une trop grande incertitude sur la solution retenue ou de son effet indirect.

### 5. Fiches complémentaires

L'ensemble des fiches de ce guide sont utiles puisque l'accompagnement proposé renvoie ensuite à ces différentes fiches.

## Contexte et réglementation

L'activité globale de transport comprend aussi bien le transport réalisé par sa **propre flotte de véhicules** que celui réalisé par ses **sous-traitants routiers**. Le programme EVE donne la possibilité d'intégrer les activités routières sous-traitées dans l'analyse et les objectifs de réduction.

La sensibilisation des sous-traitants est d'autant plus une priorité lorsque la part de sous-traitance représente une part significative du chiffre d'affaires. En outre, un sous-traitant labellisé Objectif CO<sub>2</sub> n'est pas pris en compte dans le calcul de la part de sous-traitance qui constitue un critère d'éligibilité au label Objectif CO<sub>2</sub> (seuil à ne dépasser).

Dans le cadre du transport routier, il existe deux principaux types de sous-traitance :

- **La sous-traitance régulière** qui s'appuie sur un contrat avec le sous-traitant ;
- **La sous-traitance occasionnelle** (dite « spot ») qui fait intervenir un sous-traitant de façon occasionnelle.

Du fait de son application sur le long terme, cette action s'adresse plus particulièrement aux sous-traitants du premier type. En effet, les solutions proposées nécessitent un dialogue, un échange permettant de sensibiliser progressivement le sous-traitant à la nécessité de réduire ses émissions de CO<sub>2</sub> et sa consommation de carburant.

La mise en place de cette action nécessite une certaine prudence afin que les relations avec son sous-traitant ne soient pas requalifiées en contrat de travail. Pour éviter tout risque de requalification, les **précautions** suivantes doivent être respectées :

- La signature de la charte par une entreprise ne doit pas aboutir à créer un lien de subordination juridique permanente du sous-traitant envers le donneur d'ordres, c'est-à-dire que le donneur d'ordres ne doit pas s'immiscer dans la gestion et l'organisation du travail du sous-traitant ;
- Le sous-traitant doit rester maître de sa gestion, tant commerciale que technique. Ainsi, l'opérateur de transport ne peut intervenir dans le choix des fournisseurs de biens et de services du sous-traitant nécessaires pour assurer la prestation demandée ;
- Le sous-traitant doit rester libre du choix des actions à mettre en place afin de remplir l'objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ;
- Il est conseillé de prévoir les obligations mises à la charge du sous-traitant dans le cadre du contrat initial (ou, par le biais d'avenants, en cours de contrat).

## Solution 1 : Sous-traitance – recours à une solution décrite dans les fiches actions de « EVE »

### 1. Principes

Le donneur d'ordre (chargeur ou commissionnaire ou transporteur) identifie dans le programme « EVE » une solution particulière qu'il souhaite voir mettre en œuvre par ses prestataires de transport routier (par exemple : « Utilisation d'un double plancher »).

Il échange alors avec ses prestataires pour étudier la faisabilité de cette solution.

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

La description de chaque solution de ce guide est accompagnée d'une estimation des émissions de GES évitées, variable selon les solutions.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Plusieurs solutions de ce guide sont accompagnées d'une estimation des émissions de NOx, PM et COV évitées, variable selon les solutions.

### 4. Domaine de pertinence

Cette solution s'applique au donneur d'ordre qui souhaite que tout ou partie des prestations de transport routier qu'il achète bénéficie de certaines solutions d'optimisation.

### 5. Mise en œuvre

Un accord préalable entre le donneur d'ordre et ses prestataires peut s'avérer indispensable ; il peut porter sur différents points tels qu'une durée d'engagement contractuelle du donneur d'ordre tenant compte de l'amortissement de l'investissement réalisé par le prestataire.

Côté prestataire, la solution est mise en œuvre selon les préconisations données dans la fiche action correspondante.

### 6. Suivi de la solution

Les indicateurs de suivi sont ceux préconisés dans la fiche action correspondante.

Le chargeur ou le transporteur de rang 1 doit récupérer les informations et données nécessaires auprès de ses prestataires pour quantifier l'état d'avancement et évaluer les gains.



## Solution 2 : Inciter les sous-traitants à la modernisation de leur flotte

### 1. Principes

Le donneur d'ordre (chargeur, commissionnaire ou transporteur) échange avec ses prestataires transport sur l'état de leur parc de véhicules (normes Euro et types de motorisation) afin, selon leur degré d'avancement et de maturité, de :

- Les sensibiliser aux enjeux de l'accélération de la modernisation de leur flotte et à l'utilisation de véhicules à motorisations électriques ou à carburants alternatifs
- Les informer sur les modalités de modernisation de leur flotte
- Coconstruire avec eux leur plan de modernisation de leur flotte

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

Les gains sont décrits dans les fiches complémentaires :

- Solution 4 : Accélération de la modernisation de la flotte
- A1 CARB FA 1 : Motorisations électriques
- A1 CARB FA 2 : Utilisation de carburants alternatifs

L'estimation des émissions de GES évitées est variable selon les solutions :

- Une partie du gain dépend principalement de la norme Euro du véhicule entrant et du véhicule sortant pour l'accélération de la modernisation du parc ;
- une partie du gain positif dépend du type de motorisation/carburant alternatif pour les autres solutions.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Les solutions décrites ci-dessus sont accompagnées d'une estimation des émissions de NOx, PM et COV évitées, avec un gain positif mais variable selon les solutions.

### 4. Domaine de pertinence

Cette solution s'applique au donneur d'ordre qui souhaite que tout ou partie des prestations de transport routier qu'il achète soient effectuées par des véhicules bénéficiant des dernières normes environnementales.

### 5. Mise en œuvre

Côté donneur d'ordre, l'incitation peut se concrétiser de façon informelle lors de discussions bilatérales avec les prestataires, de façon formelle lors d'une réunion dédiée regroupant plusieurs fournisseurs, ou lors d'ateliers de travail en cas d'accompagnement à la définition de leur plan de modernisation.

Travailler à des modalités contractuelles permettant aux prestataires d'investir plus facilement dans une nouvelle flotte.

Côté prestataire, la solution est mise en œuvre selon les préconisations données dans les fiches actions correspondantes.

### 6. Suivi de la solution

Les indicateurs de suivi dépendent du type d'incitation mis en place :



- Nombre de sous-traitants sensibilisés/informés (et part relative)
- Nombre de véhicules renouvelés (et part relative dans la flotte)

Le donneur d'ordre doit récupérer les informations et données nécessaires auprès de ses prestataires pour quantifier l'état d'avancement et évaluer les gains.

## Solution 3 : Accompagner les transporteurs dans le passage aux carburants alternatifs

### 1. Principes

Le donneur d'ordre (chargeur, commissionnaire ou transporteur) échange avec ses prestataires transport sur les types de **vecteurs énergétiques** utilisés par leurs véhicules afin de les orienter vers l'utilisation de carburants alternatifs (cf. A1 CARB FA 2 : Utilisation de carburants alternatifs). L'accompagnement peut prendre différentes formes en fonction du degré d'avancement des prestataires transport et de leur maturité sur le sujet :

- Les sensibiliser aux enjeux de l'utilisation de carburants moins émissifs
- Les informer sur modalités de l'utilisation de ces carburants
- Coconstruire avec eux leur plan de transition énergétique de tout ou partie de leur flotte et imaginer des modalités contractuelles favorables à cette transition

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

La description de la solution est accompagnée d'une estimation des émissions de GES évitées, variable selon le type de carburant mais toujours avec une diminution des émissions de GES par rapport au gazole.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

L'estimation des émissions de NOx, PM et COV évitées sera variable selon les vecteurs énergétiques et le type de polluants.

### 4. Domaine de pertinence

Cette solution s'applique au donneur d'ordre qui souhaite que tout ou partie des prestations de transport routier qu'il achète soient effectuées par des véhicules utilisant des carburants alternatifs.

### 5. Mise en œuvre

Côté donneur d'ordre, la première étape de l'accompagnement sera de définir le nombre de prestataires transport concernés. En effet, selon ce nombre pourront être engagées des discussions bilatérales ou des réunions communes afin de mutualiser les efforts et les préconisations (par exemple une cuve/station mutualisée).

Les premières étapes de sensibilisation/information devront présenter les différents types de carburants (biocarburants B30, B100, ED95 et gaz bioGNV), leurs gains environnementaux, leurs intérêts (dont l'accès aux ZFE-m), les changements organisationnels (cuve privative, maintenance, changement éventuel de véhicule) et un estimatif des coûts (TCO).

L'étape la plus avancée consiste à définir avec son ou ses prestataires les flux de transport qui seront concernés par des véhicules alimentés par ces carburants alternatifs (volumes à traiter, conditions d'avitaillement en stations publiques ou privées).

Côté prestataire transport, la solution est mise en œuvre selon les préconisations données dans les fiches actions correspondantes.

## 6. Suivi de la solution

Les indicateurs de suivi dépendent du type d'accompagnement mis en place :

- Nombre de transporteurs sensibilisés/informés (et part relative)
- Nombre de véhicules utilisant des carburants alternatifs (et part relative dans la flotte)

Le donneur d'ordre doit récupérer les informations et données nécessaires auprès de ses transporteurs pour quantifier l'état d'avancement et évaluer les gains.

## Solution 4 : Travailler avec les sous-traitants pour améliorer le taux de chargement des véhicules

### 1. Principes

Le donneur d'ordre (chargeur, commissionnaire ou transporteur) échange avec ses prestataires transport sur les taux de chargement actuels de leurs véhicules pour les marchandises qu'il affrète et des possibilités d'amélioration de ce taux, en se référant notamment aux solutions proposées dans A3 : Sous-axe Taux de chargement.

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

La description de chaque solution de ce guide est accompagnée d'une estimation des émissions de GES évitées, variable selon les solutions.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Plusieurs solutions de ce guide sont accompagnées d'une estimation des émissions de NOx, PM et COV évitées, variable selon les solutions.

### 4. Domaine de pertinence

Cette solution s'applique à tout donneur d'ordre qui achète des prestations de transport routier.

### 5. Mise en œuvre

Les différentes étapes de mise en œuvre de cette solution sont les suivantes :

- **Sondage** auprès des prestataires de transport pour approcher leur taux de chargement (pour des raisons de confidentialité liées aux stratégies commerciales, une approche semi-quantitative peut être suffisante : taux de chargement maximum/pouvant être optimisé ou taux de chargement élevé/moyen/faible)
- **Hierarchisation** des transporteurs en fonction des taux de chargement les plus faibles et des volumes globaux qui leurs sont affrétés
- **Construction** avec les transporteurs des conditions/modalités permettant d'augmenter leur taux de chargement (optimisation des conditions d'enlèvement/livraison des marchandises - horaires, mutualisation des marchandises, type de palettisation, ...- et optimisation technique des véhicules -double plancher, ...-).

### 6. Suivi de la solution

Les indicateurs de suivi dépendent du type de collaboration mis en place :

- Nombre de sous-traitants concernés (et part relative)
- Unités de transport x km réalisés (en nombre et en part relative, avant et après l'optimisation du taux de chargement). L'unité de transport est au choix : palette, tonne, m3, etc.

Le donneur d'ordre doit récupérer les informations et données nécessaires auprès de ses prestataires pour quantifier l'état d'avancement et évaluer les gains.

## Solution 5 : Proposer l'utilisation d'indicateurs de suivi des performances

### 1. Principes

Cette solution est la base de toute démarche de réduction des consommations de carburant. Réduire sa consommation passe bien évidemment par une bonne connaissance des consommations par véhicule et par conducteur. Savoir mesurer et suivre sa consommation de carburant permet aussi de définir un état des lieux initial et de se fixer des objectifs de réduction chiffrés et réalistes, ainsi que des actions ciblées. Cette solution vise donc à fournir aux sous-traitants des outils/méthodes qui les aideront à mieux connaître leurs consommations, à les suivre et à se fixer leurs propres objectifs accessibles. Dans ce cadre, il est conseillé de demander aux sous-traitants de fournir ensuite les informations concernant les émissions de CO<sub>2</sub> des prestations de transport qu'ils ont réalisées pour son compte.

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

Cette solution n'a pas d'impact direct sur la réduction des consommations de carburants ou sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Toutefois, c'est une solution préalable à toute amélioration de la performance des sous-traitants. Par cohérence avec la fiche A1 CARB FA 4 : Amélioration du suivi des consommations, aucun gain n'y est associé.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

L'utilisation d'indicateurs de suivi n'a pas d'impact direct en termes de réduction de ces émissions.

### 4. Domaine de pertinence

Cette solution est pertinente pour tous les transporteurs ayant recours à des sous-traitants routiers.

### 5. Mise en œuvre

Différentes solutions existent pour aider ses sous-traitants à mettre en place un suivi précis de leurs consommations, par ordre croissant d'implication de l'entreprise :

- Fournir la fiche action A1 CARB FA 4 : Amélioration du suivi des consommations
- Présenter des exemples de formats de tableau de bord pour le suivi des consommations ainsi que présenter les solutions pratiques qui pourraient être mises en place par le sous-traitant afin que celui-ci définisse lui-même la solution qui est la plus adaptée.

Plus le nombre de sous-traitants est élevé, plus cette solution sera complexe à mettre en œuvre. Il est conseillé d'appliquer la démarche en priorité aux sous-traitants les plus importants.

### 6. Suivi de la solution

Indicateurs de suivi de la solution :

- Pourcentage de l'activité sous-traitée dont les transporteurs sont associés à cette solution ;
- Nombre de véhicules et de conducteurs correspondants.

Modalités pratiques de collecte des données :

- Suivi des informations fournies par les sous-traitants routiers.

# A2 FA 4 : Sensibilisation des transporteurs routiers sous-traitants

## Synthèse

### 1. Description de l'action

L'objectif de cette action est double :

- Fournir aux sous-traitants routiers l'information, les outils et les méthodes qui les amèneront à réduire de façon pérenne leurs consommations de carburant et leurs émissions de CO<sub>2</sub>.
- Faire baisser les émissions globales de CO<sub>2</sub> des prestations sous-traitées, afin d'améliorer la performance environnementale globale de l'entreprise vis-à-vis de ses clients (en lien notamment avec l'information GES des prestations de transport).

### 2. Domaine de pertinence

Cette action est surtout pertinente pour les sous-traitants transporteurs réguliers (sous contrat).

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

Les cinq solutions de cette fiche n'ont pas d'impact direct sur les émissions de GES :

- Solution 1 : Informer ses sous-traitants sur les bonnes pratiques à adopter
- Solution 2 : Sensibiliser les sous-traitants à l'éco-conduite
- Solution 3 : Sensibiliser les sous-traitants au programme EVE
- Solution 4 : Sensibiliser les sous-traitants à la géolocalisation
- Solution 5 : Sensibiliser les sous-traitants à la télématique embarquée

Néanmoins il est admis que la solution n° 1 sera suivie d'un effet direct chez les prestataires de transport et pourra générer des gains de l'ordre de 1%.

### 4. Gains PA

Les cinq solutions de cette fiche n'ont pas d'impact direct sur les émissions de polluants atmosphériques.

### 5. Fiches complémentaires

L'ensemble des fiches de ce guide sont utiles puisque l'accompagnement proposé renvoie ensuite à ces différentes fiches.

## Contexte et réglementation

L'activité globale de transport comprend aussi bien le transport réalisé par **sa propre flotte de véhicules** que celui réalisé par ses **sous-traitants routiers**. Le programme EVE donne la possibilité d'intégrer les activités routières sous-traitées dans l'analyse et les objectifs de réduction. Il sera ainsi d'autant plus important de considérer la sensibilisation des sous-traitants comme une priorité lorsque la part de sous-traitance représente une part significative du chiffre d'affaires. En outre, un sous-traitant labellisé Objectif CO<sub>2</sub> n'est pas pris en compte dans le calcul de la part de sous-traitance qui constitue un critère d'éligibilité au label Objectif CO<sub>2</sub> (seuil à ne dépasser).

Dans le cadre du transport routier, il existe deux principaux types de sous-traitance :

- La sous-traitance **régulière** qui s'appuie sur un contrat avec le sous-traitant ;
- La sous-traitance **occasionnelle** (dite « spot ») qui fait intervenir un sous-traitant de façon occasionnelle.

Du fait de son application sur le long terme, cette action s'adresse plus particulièrement aux sous-traitants du premier type. En effet, les solutions proposées nécessitent un dialogue, un échange permettant de sensibiliser progressivement le sous-traitant à la nécessité de réduire ses émissions de CO<sub>2</sub> et sa consommation de carburant.

La mise en place de cette action nécessite une certaine **prudence** afin que les relations avec son sous-traitant ne soient pas requalifiées en contrat de travail. Pour éviter tout risque de requalification, les précautions suivantes doivent être respectées :

- La signature de la charte par une entreprise ne doit pas aboutir à créer un lien de subordination juridique permanente du sous-traitant envers le donneur d'ordres, c'est-à-dire que le donneur d'ordres ne doit pas s'immiscer dans la gestion et l'organisation du travail du sous-traitant ;
- Le sous-traitant doit rester maître de sa gestion, tant commerciale que technique. Ainsi, l'opérateur de transport ne peut intervenir dans le choix des fournisseurs de biens et de services du sous-traitant nécessaires pour assurer la prestation demandée ;
- Le sous-traitant doit rester libre du choix des actions à mettre en place afin de remplir l'objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ;
- Il est conseillé de prévoir les obligations mises à la charge du sous-traitant dans le cadre du contrat initial (ou, par le biais d'avenants, en cours de contrat).



## Solution 1 : Informer ses sous-traitants sur les bonnes pratiques à adopter

### 1. Principes

La première étape de sensibilisation de ses sous-traitants routiers est de leur fournir l'information nécessaire à la mise en place dans leurs entreprises de bonnes pratiques concernant la réduction des consommations de carburants et d'émissions de gaz à effet de serre. Les informations fournies doivent ainsi porter sur l'ensemble des axes d'optimisation (véhicule, carburant, conducteur, organisation des flux).

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

D'après le retour d'expérience des transporteurs qui se sont engagés dans la charte, les objectifs de gains associés aux actions de la charte sont de l'ordre de 3%.

Bien que la seule diffusion d'une information sur les bonnes pratiques disponibles pour économiser du carburant ne suffise pas pour atteindre ces gains qui sont liés à un véritable engagement de l'entreprise en termes de management, cette information est néanmoins une première étape et permet d'entamer une démarche de prise de conscience des enjeux et des leviers d'actions et est un préalable à toute amélioration de la performance.

Dans ce cadre, et bien que toute évaluation quantitative soit difficile, nous considérons que cette action d'information aura un impact positif sur la réduction en termes de consommation de carburant et d'émission de CO<sub>2</sub>, qui sera toutefois limitée dans le temps. Les messages associés à ces bonnes pratiques auront ainsi tendance à perdre petit à petit leur efficacité.

Nous avons donc retenu un **gain de 1% sur l'année de diffusion** de cette information (gain nul sur les années suivantes).

Gabarit véhicule	Usage principal considéré	PTAC	Informar ses sous-traitants sur les bonnes pratiques à adopter (% de gain CO <sub>2</sub> par sous-traitant informé)
Véhicule utilitaire léger	Urbain	≤3,5 t	1%
Petit porteur	Urbain	3,6-12 t	
Grand porteur	Régional	>12 t	
Ensemble routier	Longue Distance	40 t	

Source : ADEME

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

La diffusion de l'information n'a pas d'impact direct en termes de réduction des émissions de polluants. Néanmoins, bien que toute évaluation quantitative soit difficile, nous considérons que cette action d'information aura un impact positif sur la réduction des émissions de polluants, qui sera toutefois limitée dans le temps.

### 4. Domaine de pertinence

Cette action est pertinente pour tous les donneurs d'ordre ayant recours à des sous-traitants routiers.

La sous-traitance s'est beaucoup développée ces dernières années, tant dans le domaine de l'express longue distance que celui de la distribution urbaine. Dans le cas des tournées en ville, la sous-traitance est réalisée généralement sur la base d'une location avec chauffeur, lorsque l'activité ne permet pas de faire la prestation en propre (il n'est pas rentable d'utiliser un chauffeur dédié pour des tournées excentrées et comportant un nombre réduit de points de livraison).

## 5. Mise en œuvre

Plusieurs solutions peuvent être mises en œuvre afin de fournir à ses sous-traitants les informations concernant les bonnes pratiques :

- Fournir les fiches actions du programme EVE en proposant plus particulièrement les fiches actions les plus pertinentes compte tenu de l'activité de transport demandée aux sous-traitants : livraison, distribution ou longue distance ;
- Inviter ses sous-traitants à des séances/réunions de sensibilisation.

Mettre en place cette solution permettra de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> sur le périmètre global, mais ne permettra pas de réduire les consommations directes de carburant : on ne peut donc pas déterminer de retour sur investissement.

L'application de cette solution sera d'autant plus aisée que le nombre de sous-traitants réguliers est limité et que ces sous-traitants sont ouverts aux changements et aux propositions d'optimisation.

## 6. Suivi de la solution

Indicateurs de suivi de la solution :

- Pourcentage de l'activité sous-traitée dont les transporteurs sont associés à cette solution ;
- Nombre de véhicules et de conducteurs correspondants.

Modalités pratiques de collecte des données :

- Suivi des informations fournies aux sous-traitants routiers.

## Solution 2 : Sensibiliser les sous-traitants à l'éco-conduite

### 1. Principes

Parmi les bonnes pratiques à adopter par les sous-traitants, l'éco-conduite est une action permettant de limiter la consommation de carburants et les émissions de gaz à effet de serre. Une sensibilisation spécifique sur ce sujet fournit des pistes concrètes aux sous-traitants routiers pour l'amélioration de leur impact environnemental.

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

Cette solution n'a pas d'impact direct sur les émissions de CO<sub>2</sub>.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Cette solution n'a pas d'impact direct sur les émissions de polluants atmosphériques.

### 4. Domaine de pertinence

Cette action est pertinente pour tous les donneurs d'ordre ayant recours à des sous-traitants routiers, et ce quelle que soit leur activité de transport : livraison urbaine, longue distance ou autre.

### 5. Mise en œuvre

Plusieurs solutions peuvent être mises en œuvre pour fournir les informations sur l'éco-conduite à ses sous-traitants :

- Fournir les fiches actions du programme EVE ciblant l'éco-conduite (**cf. A1 COND FA 1 : Mise en place d'un programme éco-conduite**)
- Inviter ses sous-traitants à des séances / réunions de sensibilisation à l'éco-conduite
- Orienter les sous-traitants vers des formateurs agréés en éco-conduite

Mettre en place cette solution permettra de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et les consommations de carburant. En revanche, il n'est pas possible de déterminer à l'avance son impact potentiel. Le retour sur investissement ne peut donc pas être défini.

L'application de cette solution sera d'autant plus aisée que le nombre de sous-traitants réguliers est limité et que ces sous-traitants sont ouverts aux changements et aux propositions d'optimisation.

### 6. Suivi de la solution

Indicateurs de suivi de la solution :

- Pourcentage de l'activité sous-traitée associée à cette solution
- Nombre de véhicules et de conducteurs correspondants

Modalités pratiques de collecte de données :

- Suivi des informations fournies aux sous-traitants routiers
- Suivi des remontées d'information de la part des sous-traitants routiers

## Solution 3 : Sensibiliser les sous-traitants au programme EVE

### 1. Principes

Une des manières efficaces de sensibiliser les sous-traitants à la réduction de la consommation de carburants et à la limitation des émissions de gaz à effet de serre est de porter à leur connaissance le programme EVE.

La lecture puis l'appropriation du programme par les sous-traitants donne un cadre de réflexion pour engager des actions concrètes pour améliorer leur impact environnemental.

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

Cette solution n'a pas d'impact direct sur les émissions de CO<sub>2</sub>.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Cette solution n'a pas d'impact direct sur les émissions de polluants atmosphériques.

### 4. Domaine de pertinence

Cette action est pertinente pour tous les donneurs d'ordre ayant recours à des sous-traitants routiers.

### 5. Mise en œuvre

Plusieurs solutions peuvent être mises en œuvre afin de fournir à ses sous-traitants les informations concernant le programme EVE :

- Fournir les fiches actions de la démarche en proposant plus particulièrement les actions les plus pertinentes compte tenu de l'activité de transport demandée aux sous-traitants
- Inviter ses sous-traitants à des séances/réunions de sensibilisation au programme EVE

Mettre en place cette solution permettra à terme de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> sur le périmètre global, mais pas directement : on ne peut donc pas déterminer de retour sur investissement.

L'application de cette solution sera d'autant plus aisée que le nombre de sous-traitants réguliers est limité et que ces sous-traitants sont ouverts aux changements et aux propositions d'optimisation.

### 6. Suivi de la solution

Indicateurs de suivi de la solution :

- Pourcentage de l'activité sous-traitée associée à cette solution
- Nombre de véhicules et de conducteurs correspondants

Modalités pratiques de collecte de données :

- Suivi des informations fournies aux sous-traitants routiers

## Solution 4 : Sensibiliser les sous-traitants à la géolocalisation

### 1. Principes

Parmi les bonnes pratiques à adopter par les sous-traitants, la géolocalisation est une solution qui permet d'optimiser au mieux les trajets des camions ce qui limite la consommation de carburants et les émissions de gaz à effet de serre. Une sensibilisation spécifique sur ce sujet fournit des pistes concrètes aux sous-traitants routiers pour l'amélioration de leur impact environnemental.

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

Cette solution n'a pas d'impact direct sur les émissions de CO<sub>2</sub>.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Cette solution n'a pas d'impact direct sur les émissions de polluants atmosphériques.

### 4. Domaine de pertinence

Cette action est pertinente pour tous les donneurs d'ordre ayant recours à des sous-traitants routiers.

### 5. Mise en œuvre

Plusieurs solutions peuvent être mises en œuvre pour fournir les informations sur la géolocalisation à ses sous-traitants :

- Fournir les fiches actions du programme EVE ciblant la géolocalisation (**cf. A3 DIST FA 4 Solution 2 : Outils de géolocalisation**)
- Inviter ses sous-traitants à des séances / réunions de sensibilisation sur la géolocalisation

Mettre en place cette solution permettra de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et les consommations de carburant. En revanche, il n'est pas possible de déterminer à l'avance son impact potentiel. Le retour sur investissement ne peut donc pas être défini.

L'application de cette solution sera d'autant plus aisée que le nombre de sous-traitants réguliers est limité et que ces sous-traitants sont ouverts aux changements et aux propositions d'optimisation.

### 6. Suivi de la solution

Indicateurs de suivi de la solution :

- Pourcentage de l'activité sous-traitée associée à cette solution
- Nombre de véhicules et de conducteurs correspondants

Modalités pratiques de collecte de données :

- Suivi des informations fournies aux sous-traitants routiers
- Suivi des remontées d'information de la part des sous-traitants routiers

## Solution 5 : Sensibiliser les sous-traitants à la télématique embarquée

### 1. Principes

Parmi les bonnes pratiques à adopter par les sous-traitants, le déploiement de la télématique embarquée permet à ces derniers de mieux connaître leur service, leurs impacts pour ensuite les optimiser. L'objectif est ainsi de limiter la consommation de carburants et les émissions de gaz à effet de serre. Une sensibilisation spécifique sur ce sujet est donc un atout pour les sous-traitants routiers.

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

Cette solution n'a pas d'impact direct sur les émissions de CO<sub>2</sub>.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Cette solution n'a pas d'impact direct sur les émissions de polluants atmosphériques.

### 4. Domaine de pertinence

Cette action est pertinente pour tous les donneurs d'ordre ayant recours à des sous-traitants routiers.

### 5. Mise en œuvre

Plusieurs solutions peuvent être mises en œuvre pour fournir les informations sur la télématique embarquée à ses sous-traitants :

- Fournir les fiches actions du programme EVE ciblant la télématique embarquée (**cf. A1 Carb FA 4 Solution 2 : Télématique embarquée (consommation)**)
- Inviter ses sous-traitants à des séances / réunions de sensibilisation sur la télématique embarquée

Mettre en place cette solution permettra de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et les consommations de carburant. En revanche, il n'est pas possible de déterminer à l'avance son impact potentiel. Le retour sur investissement ne peut donc pas être défini.

L'application de cette solution sera facilitée si le nombre de sous-traitants réguliers est limité et que ces derniers sont ouverts aux changements et aux propositions d'optimisation.

### 6. Suivi de la solution

Indicateurs de suivi de la solution :

- Pourcentage de l'activité sous-traitée associée à cette solution
- Nombre de véhicules et de conducteurs correspondants

Modalités pratiques de collecte de données :

- Suivi des informations fournies aux sous-traitants routiers
- Suivi des remontées d'information de la part des sous-traitants routiers.

# A2 FA 5 : Prise en compte de l'engagement des transporteurs routiers sous-traitants dans des démarches d'engagement environnemental

## Synthèse

### 1. Description de l'action

Un donneur d'ordre qui s'engage dans une démarche de réduction de son impact environnemental a besoin de prendre en compte l'activité de ses sous-traitants puisqu'ils font partie de son activité globale.

L'objectif de l'action est d'encourager les donneurs d'ordre à privilégier les transporteurs routiers sous-traitants qui se sont engagés dans une démarche éco-responsable, en France ou ailleurs, pour intégrer leurs objectifs et leurs performances au bilan général du donneur d'ordre.

Pour faciliter l'identification des transporteurs routiers engagés, il est possible de s'appuyer sur les outils du programme EVE, à savoir la charte et le label « Objectif CO<sub>2</sub> ». En dehors de la France, il existe plusieurs programmes qui mettent en lumière les transporteurs les plus vertueux.

### 2. Domaine de pertinence

Cette action est pertinente pour tous les donneurs d'ordre ayant recours à des transporteurs routiers français ou étrangers. La démarche est facilitée s'il s'agit d'un sous-traitant régulier.

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

Un **gain moyen de 3%** a été retenu pour les trois solutions :

- Solution 1 : Recours aux transporteurs chartés Objectif CO<sub>2</sub>
- Solution 2 : Recours aux transporteurs labellisés Objectif CO<sub>2</sub>
- Solution 3 : Recours aux transporteurs routiers éco-responsables hors France

Ce gain moyen correspond au gain observé chez les transporteurs engagés dans la charte Objectif CO<sub>2</sub>.

### 4. Gains PA

Les gains en émissions de polluants atmosphériques pour cette action n'ont pas été quantifiés en raison d'une trop grande incertitude sur l'impact de la mesure ou de son effet indirect. Néanmoins un effet positif mais non évaluable peut être retenu.

### 5. Fiches complémentaires

A2 FA 6 : Prise en compte du critère GES dans la sélection des prestataires

## Contexte et réglementation

En France, la charte « Objectif CO<sub>2</sub> » est opérationnelle depuis 2009 : le dispositif propose un accompagnement sur 3 ans aux transports routiers volontaires, pour réduire leur impact environnemental. Plus de 2900 entreprises ont adhéré à la charte depuis son démarrage.

En 2016, le dispositif a été renforcé en proposant le label « Objectif CO<sub>2</sub> » : il valorise les transporteurs routiers qui ont réussi à atteindre un bon niveau de performances environnementales, sur la base du référentiel HBEFA (HandBook of Emission Factors for road transport), appliqué au parc français. L'adhésion à la charte n'est pas obligatoire pour être labellisé.

Un travail privilégié avec des entreprises chartées ou labellisées « Objectif CO<sub>2</sub> » bénéficient directement au donneur d'ordre.

En cas de sous-traitance étrangère, il existe d'autres labels permettant d'identifier les entreprises engagées dans une démarche éco-responsable. Le référencement de ces labels est toutefois complexe : un rapprochement avec les institutions du pays peut aider à leur mise en lumière (Ministère des transports, Agence environnementale, etc.).



## Solution 1 : Recours aux transporteurs chartés Objectif CO<sub>2</sub>

### 1. Principes

La charte Objectif CO<sub>2</sub> a été mise en place en France depuis plus de 10 ans afin d'accompagner sur 3 ans les transporteurs routiers volontaires dans la réduction de leur consommation de carburant et de leurs émissions de gaz à effet de serre.

Faire appel préférentiellement à des transporteurs engagés permet au donneur d'ordre de s'assurer d'une démarche environnementale suivie, avec des objectifs chiffrés et un calendrier précis. Les performances environnementales en sont améliorées.

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

En moyenne, on observe parmi les entreprises chartées une **réduction de 3%** de leurs émissions de GES. L'impact est donc positif pour le donneur d'ordre qui va ainsi également réduire les émissions globales liées à ses achats transport. Son estimation dépend de la part que représentent les entreprises chartées parmi les prestataires auxquels il fait appel.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Il n'est pas possible de fournir une estimation de l'impact des émissions de polluants atmosphériques car elle dépend des objectifs de chaque prestataire de transport et de la part qu'il représente parmi les prestataires auxquels fait appel le donneur d'ordre.

### 4. Domaine de pertinence

Cette action est pertinente pour tous les donneurs d'ordre ayant recours à des transporteurs routiers français. La démarche est facilitée s'il s'agit d'un prestataire de transport régulier.

### 5. Mise en œuvre

Le donneur d'ordre choisit préférentiellement un prestataire de transport charté :

- Des critères environnementaux peuvent être fixés dans les cahiers des charges orientant par défaut le choix vers des entreprises chartées ;
- Une clause obligeant les prestataires à être charté peut être intégrée dans le cahier des charges *sous réserve qu'il existe des prestataires chartés pouvant répondre à la demande du donneur d'ordre.*

### 6. Suivi de la solution

Indicateurs de suivi :

- Nombre de prestataires de transport chartés
- Objectif de réduction des GES

Modalités pratiques de collecte des données :

- Suivi des informations transmises par les prestataires

## Solution 2 : Recours aux transporteurs labellisés Objectif CO<sub>2</sub>

### 1. Principes

Sans le cadre du programme EVE, et à la suite de la charte, le **label Objectif CO<sub>2</sub>** a été mis en place pour mettre en valeur les transporteurs routiers volontaires ayant atteint des performances environnementales élevées selon le référentiel HBEFA (HandBook of Emission Factors for road transport) appliqué au parc français. Les transporteurs labellisés ont ainsi réussi à diminuer leur consommation de carburant et leurs émissions de gaz à effet de serre par rapport à cette référence. Faire appel préférentiellement à des transporteurs labellisés permet au donneur d'ordre d'avoir une garantie sur les performances environnementales atteintes.

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

Le gain moyen retenu pour les entreprises chartées (3%) est également appliqué aux entreprises labellisées. En effet, même si un transporteur labellisé n'a pas besoin d'être charté, il a dû mettre en place en interne un plan d'actions de réduction de ses consommations qui sera au final assez proche de celui rencontré chez les entreprises chartées.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Il n'est pas possible de fournir une estimation de l'impact des émissions de polluants atmosphériques car elle dépend des objectifs de chaque prestataire de transport et de la part qu'il représente parmi les prestataires auxquels fait appel le donneur d'ordre.

### 4. Domaine de pertinence

Cette action est pertinente pour tous les donneurs d'ordre ayant recours à des transporteurs routiers français. La démarche est facilitée s'il s'agit d'un prestataire de transport régulier.

### 5. Mise en œuvre

Le donneur d'ordre choisit préférentiellement un prestataire de transport labellisé :

- des critères environnementaux peuvent être fixés dans les cahiers des charges orientant par défaut le choix vers des entreprises labellisées.
- une clause obligeant les prestataires à être labellisé peut être intégrée dans le cahier des charges *sous réserve qu'il existe des prestataires labellisés pouvant répondre à la demande du donneur d'ordre.*

### 6. Suivi de la solution

Indicateurs de suivi :

- Nombre de sous-traitants labellisés
- Objectif de réduction des GES

Modalités de collecte des données :

- Suivi des informations transmises par les prestataires

## Solution 3 : Recours aux transporteurs routiers éco-responsables hors France

### 1. Principes

La démarche Objectif CO<sub>2</sub>, uniquement réservée aux transporteurs établis en France, n'a pas d'équivalent dans les autres pays. Cependant, il existe d'autres démarches qui mettent en lumière l'engagement des transporteurs routiers dans l'éco-responsabilité. Le donneur d'ordre peut s'appuyer sur des sites de référencement<sup>104</sup> pour orienter ses choix.

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

Le gain moyen retenu pour les entreprises chartées (3%) est également appliqué aux entreprises éco-responsables hors France. En effet, ces entreprises ont dû mettre en place en interne un plan d'actions de réduction de leurs consommations qui devrait au final être assez proche de celui rencontré chez les entreprises chartées.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Il n'est pas possible de fournir une estimation de l'impact des émissions de polluants atmosphériques car elle dépend des objectifs de chaque prestataire de transport.

### 4. Domaine de pertinence

Cette action est pertinente pour tous les donneurs d'ordre ayant recours à des transporteurs routiers hors France. La démarche est facilitée s'il s'agit d'un prestataire de transport régulier.

### 5. Mise en œuvre

Le donneur d'ordre choisit préférentiellement un prestataire de transport éco-responsable :

- des critères environnementaux peuvent être fixés dans les cahiers des charges orientant par défaut le choix vers des entreprises éco-responsables.
- une clause obligeant les prestataires à être éco-responsable peut être intégrée dans le cahier des charges *sous réserve qu'il existe des prestataires éco-responsables pouvant répondre à la demande du donneur d'ordre.*

### 6. Suivi de la solution

Indicateurs de suivi :

- Nombre de sous-traitants éco-responsables
- Objectif de réduction des GES

Modalités pratiques de collecte des données :

- Suivi des informations transmises par les sous-traitants

<sup>104</sup> Par exemple le site Ecolabel Index :

[https://www.ecolabelindex.com/ecolabels/?st=supplychain%20phase.transportation\\_logistics](https://www.ecolabelindex.com/ecolabels/?st=supplychain%20phase.transportation_logistics)

ou le Smart Freight Centre : <https://www.smartfreightcentre.org/en/>

ou le Program Lean & Green : [https://www.lean-green.eu/program\\_co2\\_action\\_plan/](https://www.lean-green.eu/program_co2_action_plan/)

# A2 FA 6 : Prise en compte du critère GES dans la sélection des prestataires

## Synthèse

### 1. Description de l'action

Lorsque le chargeur sélectionne des prestataires de transport (routier notamment), le critère « prix » est incontournable, mais aussi souvent exclusif ou écrasant vis-à-vis des autres.

Cette fiche action présente donc 4 solutions qui encouragent le chargeur à prendre en considération le critère GES dans ses démarches d'achat de prestations. Notons qu'il ne s'agit pas de poser un critère environnemental éliminatoire, mais bien d'encourager les prestataires à s'engager dans une démarche GES vertueuse, cohérente avec celle du chargeur.

La première solution consiste à questionner les prestataires sur leurs actions de réduction des émissions de GES.

La seconde solution propose d'utiliser le critère du statut de signataire de la charte « Objectif CO<sub>2</sub> » dans la sélection des prestataires.

Sur le même registre, la troisième solution vise à utiliser le critère de l'obtention du label « Objectif CO<sub>2</sub> » dans la sélection des prestataires.

Enfin, la quatrième solution est l'introduction d'un critère GES dans la rémunération variable des acheteurs de prestation de transport.

### 2. Domaine de pertinence





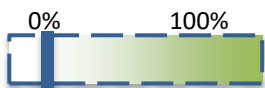

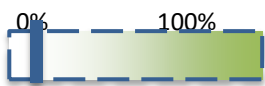

Cette action s'applique à toutes les prestations de transport du chargeur, mais certaines solutions sont basées sur les démarches mises en place pour le mode routier en France.

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

Sur le périmètre des opérations de transport sous-traitées par le donneur d'ordre, les émissions de GES correspondantes constituent des émissions « directes » de ses prestataires opérateurs des moyens de transport, et des émissions « indirectes » du chargeur. Ceux qui, en ayant la maîtrise de ces opérations et en opérant les véhicules, réalisent les émissions détiennent donc une partie non négligeable du potentiel de réduction des émissions. Cependant, tous les prestataires n'ont pas le même investissement sur cette thématique, ni la même performance en matière d'efficacité énergétique. En veillant, dans la mesure du possible, de façon constructive et sans déstabiliser ses prestataires, à ce que l'objectif de réduction des émissions soit effectivement partagé par tout ou partie de ses prestataires, le chargeur s'assure que sa démarche FRET21 est bien cohérente et complémentaire avec celle de ses prestataires.

Les gains associés sont parfois difficiles à quantifier, mais ils paraissent fortement probables.

Solutions	Gains GES	Faisabilité
-----------	-----------	-------------

<p><b>1. Questionner les prestataires sur leurs actions de réduction des émissions de GES</b></p>		<p>Difficile Facile</p> 
<p><b>2. Utiliser le critère "charté Objectif CO<sub>2</sub>" dans la sélection des prestataires</b></p>		<p>Difficile Facile</p> 
<p><b>3. Utiliser le critère "labellisé Objectif CO<sub>2</sub>" dans la sélection des prestataires</b></p>		<p>Difficile Facile</p> 
<p><b>4. Introduire un critère GES dans la rémunération variable des acheteurs de transport</b></p>		<p>Difficile Facile</p> 

#### 4. Gains PA

Non estimé

#### 5. Fiches complémentaires

Cette fiche est complémentaire de la fiche A2 FA 2 : Partenariats chargeur – prestataire de transport.

## Contexte et réglementation

Le Ministère de la Transition Ecologique et l'ADEME, en partenariat avec l'ensemble des organisations professionnelles du transport routier de marchandises, proposent depuis 2009 un programme d'engagements volontaires de réduction des émissions de GES, « Objectif CO<sub>2</sub> ».

Dans le cadre de la **charte** « Objectif CO<sub>2</sub> », l'entreprise de transport routier s'engage, pour une période de trois ans, à atteindre un objectif global de réduction des émissions de GES. Elle doit mettre en œuvre un plan d'actions incluant au moins une action dans quatre domaines : le véhicule, le carburant, le conducteur, l'organisation des flux.

A partir d'un certain niveau de performance, l'entreprise de transport routier peut obtenir le **label** « Objectif CO<sub>2</sub> ». Il valorise ses résultats en matière de maîtrise des émissions de GES. L'entreprise n'est pas contrainte d'adhérer à la charte pour accéder au label, mais celle-ci constitue néanmoins un soutien appréciable pour l'aider à atteindre les niveaux d'exigence requis.

Le programme Objectif CO<sub>2</sub> constitue le seul dispositif national proposant aux entreprises de transport routier un référentiel global et structurant en matière de réduction des émissions de GES de leurs activités de transport.

Depuis 2009, plus de 1 600 entreprises se sont engagées dans le programme Objectif CO<sub>2</sub>. La plupart d'entre elles ont obtenu un niveau élevé de résultats.

Pour plus d'informations, se reporter au site <https://www.eve-transport-logistique.fr/developpement-durable-transport/>.

Il existe donc, au moins pour le mode routier, un cadre permettant aux prestataires de transport de réaliser des actions de réduction de leurs émissions de GES, et de valoriser ces efforts.

## Solution 1 : Questionner les prestataires sur leurs actions de réduction des émissions de GES

### 1. Principes

Le donneur d'ordre (chargeur ou transporteur) soumet un questionnaire à ses prestataires de transport, portant sur leurs actions et engagements pour la réduction de leurs émissions de GES.

Ce questionnaire est identique pour tous les prestataires exerçant le même type de métier, permettant ainsi au chargeur de recueillir des informations comparables sur ses différents prestataires.

Ces questions doivent être simples et adaptées à l'activité transport du chargeur et à ses perspectives. Par exemple, s'il projette de s'engager sur des moyens alternatifs à la route, des questions sur ce thème doivent y figurer.

Voici un panel non exhaustif de questions clés que le chargeur pourra utiliser. Il est recommandé par ailleurs de proposer des questions très adaptées à la caractéristique des flux :

Exemples de questions générales :

1. Mesurez-vous les émissions de GES de vos opérations de transport conformément à l'article L. 1431-3 du code des transports ?
2. Si oui, quel est le niveau (1, 2, 3 ou 4) des valeurs utilisées ?
3. Avez-vous mis en place des actions de formation des conducteurs ?
4. Déployez-vous des solutions pour diminuer la consommation de carburant ?

Exemples de questions spécifiques :

1. Proposez-vous des solutions de transport alternatives à la route ?
2. Avez-vous en interne des moyens de transport routier alternatif au gazole ?
3. Quel est l'âge moyen du parc ?
4. Disposez-vous d'un outil pour optimiser les trajets de vos véhicules ?

Vous trouverez en annexe (à la fin de cette fiche 4.1) deux exemples de questionnaire : le premier pour le mode routier, le second pour le mode fluvial.

Chaque chargeur peut personnaliser ce questionnaire en fonction de son activité et de ses spécificités opérationnelles. De même, il peut envisager d'élargir ce questionnaire « GES » à d'autres thèmes tels que les démarches « qualité » ou « sécurité » du prestataire.

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

Les impacts de cette solution sur les émissions de GES sont indirects et non quantifiables en moyenne ou a priori. Cependant, cette solution peut constituer une étape constructive vers les autres solutions proposées dans cette fiche, et plus généralement, les autres actions et solutions de FRET21.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Non estimé

### 4. Domaine de pertinence

Cette action est applicable à tous les flux qui sont sous-traités.

## 5. Mise en œuvre

La mise en œuvre de cette solution est assez simple. Elle peut s'opérer en 4 étapes :

1. Rédiger un questionnaire adapté à la spécificité du chargeur  
Le chargeur peut s'inspirer des exemples fournis en annexe à la fin de cette fiche.
2. Diffuser le questionnaire  
Possibilité de le tester d'abord avec quelques prestataires, puis de l'envoyer à tous. Relancer les non-réponses.
3. Agréger l'ensemble des réponses reçues  
Faire apparaître le taux de réponse, la part des réponses positives et négatives pour chaque question binaire, les réponses les plus courantes, etc.
4. Présenter les résultats globaux avec chaque prestataire  
Echanger sur ses propres réponses, envisager des suites éventuelles (actions d'amélioration).

## 6. Suivi de la solution

En collectant régulièrement les indicateurs de suivi listés dans le tableau ci-dessous, le chargeur peut suivre la progression de la mise en œuvre de la solution.

Statut du questionnaire	Non envoyé	Envoyé mais non répondu	Répondu
Prestataire de transport - nombre			
Prestataire de transport - part relative			



## Solution 2 : Utiliser le critère « charté Objectif CO<sub>2</sub> » dans la sélection des prestataires

### 1. Principes

Dans le cadre de la sélection de ses prestataires de transport routier, le chargeur se renseigne pour savoir s'ils ont été ou sont signataires de la charte d'engagements volontaires « Objectif CO<sub>2</sub>, les transporteurs s'engagent », attestant ainsi d'une démarche de progrès dans la réduction de leurs émissions de GES.

Il utilise ensuite ce critère pour pondérer son choix, en complément des critères existants.

Cette solution permet de montrer l'articulation et la complémentarité entre les deux programmes Objectif CO<sub>2</sub> et FRET21, à l'échelle du chargeur.

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

En augmentant la proportion de ses prestations réalisées par des acteurs « chartés Objectif CO<sub>2</sub> », le chargeur obtient en principe de meilleures performances GES pour ses activités de transport routier.

Les gains correspondants sont toutefois difficilement quantifiables de manière certaine et précise.

Nous faisons l'hypothèse que la mise en place de cette solution apporte un gain d'émissions de GES de l'ordre de 2% en moyenne, sur les flux concernés. Ce gain ne se cumule pas avec celui associé à la Solution 3 : Utiliser le critère « labellisé Objectif CO<sub>2</sub> » dans la sélection des prestataires.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Non estimé

### 4. Domaine de pertinence

Cette solution est applicable à la sous-traitance en transport routier, sur le territoire métropolitain, dans le cadre d'un appel d'offres, d'une demande tarifaire pour une liaison régulière, ou même d'un besoin ponctuel.

### 5. Mise en œuvre

Le chargeur peut utiliser plusieurs voies pour obtenir l'information sur le statut du transporteur routier vis-à-vis de « Objectif CO<sub>2</sub> » :

- Le chargeur peut le solliciter spécifiquement sur ce point, en lui demandant éventuellement des détails complémentaires (période d'engagement, niveau d'objectif de réduction, actions sélectionnées, ...). Le transporteur peut juger certaines informations confidentielles, mais il devrait pouvoir présenter un justificatif (charte signée).
- Le chargeur peut utiliser un questionnaire selon le principe de la Solution 1 : Questionner les prestataires sur leurs actions de réduction des émissions de GES, et obtenir ainsi un ensemble d'informations sur un domaine plus large.
- Le chargeur peut consulter le site <https://www.eve-transport-logistique.fr/developpement-durable-transport/>, il trouvera une liste à jour des transporteurs en cours d'engagement, disponible en téléchargement. Cette liste précise le département de l'entreprise, la date de début de l'année de référence, la date de fin de l'engagement, et s'il s'agit d'un réengagement.

Le chargeur utilise ensuite cette information lors de la sélection de ses prestataires de transport routier. Nous ne formulons pas ici de consigne précise, mais l'objectif à moyen terme est bien d'augmenter la proportion des flux du chargeur traités par des prestataires qui sont ou ont été chartés « Objectif CO<sub>2</sub> ». Cet objectif peut donc s'obtenir notamment en incitant certains prestataires à s'intéresser à cette charte.

## 6. Suivi de la solution

En collectant régulièrement les indicateurs de suivi listés dans le tableau ci-dessous, le chargeur peut suivre la progression de la mise en œuvre de la solution.

Statut du prestataire	Non charté « Objectif CO <sub>2</sub> »	Charté « Objectif CO <sub>2</sub> »
Prestataires routier - nombre		
Prestataires routiers - part relative		
Unités de transport x kilomètres - nombre		
Unités de transport x kilomètres - part relative		

L'unité de transport est au choix : palette, tonne, m<sup>3</sup>, etc.

## Solution 3 : Utiliser le critère « labellisé Objectif CO<sub>2</sub> » dans la sélection des prestataires

### 1. Principes

Dans le cadre de la sélection de ses prestataires de transport routier, le chargeur se renseigne pour savoir s'ils ont obtenu le label « Objectif CO<sub>2</sub> », attestant ainsi de l'atteinte d'un niveau de performance absolue en termes d'émissions de GES.

Il utilise ensuite ce critère pour pondérer son choix, en complément des critères existants.

Cette solution permet de montrer l'articulation et la complémentarité entre les deux programmes « Objectif CO<sub>2</sub> » et FRET21, à l'échelle du chargeur.

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

En augmentant la proportion de ses prestations réalisées par des acteurs « labellisés Objectif CO<sub>2</sub> », le chargeur obtient en principe de meilleures performances GES pour ses activités de transport routier.

Les gains correspondants sont toutefois difficilement quantifiables de manière certaine et précise.

Nous faisons l'hypothèse que la mise en place de cette solution apporte un gain d'émissions de GES de l'ordre de 5% en moyenne, sur les flux concernés. Cette valeur concerne la substitution de flux traités par des transporteurs routiers non labellisés ni chartés « Objectif CO<sub>2</sub> », par des flux traités par des transporteurs routiers labellisés « Objectif CO<sub>2</sub> ».

Ce gain ne se cumule pas avec celui associé à la Solution 2 : Utiliser le critère « charté Objectif CO<sub>2</sub> » dans la sélection des prestataires.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Non estimé

### 4. Domaine de pertinence

Cette solution est applicable à la sous-traitance en transport routier, sur le territoire métropolitain, dans le cadre d'un appel d'offres, d'une demande tarifaire pour une liaison régulière, ou même d'un besoin ponctuel.

### 5. Mise en œuvre

Le chargeur peut utiliser plusieurs voies pour obtenir l'information sur le statut du transporteur routier vis-à-vis de « Objectif CO<sub>2</sub> » :

- Le chargeur peut le solliciter spécifiquement sur ce point, en lui demandant éventuellement des détails complémentaires (période d'engagement, niveau d'objectif de réduction, actions sélectionnées, ...). Le transporteur peut juger certaines informations confidentielles, mais il devrait pouvoir présenter un justificatif (charte signée).
- Le chargeur peut utiliser un questionnaire selon le principe de la Solution 1 : Questionner les prestataires sur leurs actions de réduction des émissions de GES, et obtenir ainsi un ensemble d'informations sur un domaine plus large
- Le chargeur peut consulter le site <https://www.eve-transport-logistique.fr/developpement-durable-transport/>, il trouvera une liste à jour des transporteurs labellisés.

Le chargeur utilise ensuite cette information lors de la sélection de ses prestataires de transport routier. Nous ne formulons pas ici de consigne précise, mais l'objectif à moyen terme est bien d'augmenter la proportion des flux du chargeur traités par des prestataires qui sont « labellisés Objectif CO<sub>2</sub> ». Cet objectif peut donc s'obtenir notamment en incitant certains prestataires à s'intéresser à ce label.

### 6. Suivi de la solution

En collectant régulièrement les indicateurs de suivi listés dans le tableau ci-dessous, le chargeur peut suivre la progression de la mise en œuvre de la solution.

Statut du prestataire	Non labellisé « Objectif CO <sub>2</sub> »	Labellisé « Objectif CO <sub>2</sub> »
Prestataires routier - nombre		
Prestataires routiers - part relative		
Unités de transport x kilomètres - nombre		
Unités de transport x kilomètres - part relative		

L'unité de transport est au choix : palette, tonne, m<sup>3</sup>, etc.

## Solution 4 : Introduire un critère GES dans la rémunération variable des acheteurs de transport

### 1. Principes

Cette solution consiste à introduire dans les critères d'évaluation et de motivation des acheteurs de transport un élément d'intéressement financier relatif aux émissions de GES.

### 2. Impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de GES

L'impact de cette solution est indirect, et difficilement quantifiable a priori ou en moyenne, mais son potentiel est significatif. En effet, il est souvent rapporté que, dans le processus d'achat d'une prestation de transport, le critère « prix » intervient de façon excessive et que l'acheteur choisit presque toujours la prestation la moins chère, quelles que soient les caractéristiques environnementales des solutions en concurrence. L'introduction d'une « dose » de critère GES lors du choix doit logiquement contribuer à l'adoption de solutions plus cohérentes avec l'objectif de réduction des émissions.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Non estimé

### 4. Domaine de pertinence

Cette action s'applique à tous les donneurs d'ordre qui ont un système de rémunération variable pour leurs acheteurs de prestations de transport, ou qui projettent de le mettre en place.

### 5. Mise en œuvre

Les services et responsables concernés (ressources humaines, hiérarchiques) doivent établir les conditions de la mise en place de cette solution.

Un accompagnement de ce changement par la mise en place d'une formation des acheteurs (et au dispositif FRET21 en particulier) peut s'avérer nécessaire.

### 6. Suivi de la solution

En collectant régulièrement les indicateurs de suivi listés dans le tableau ci-dessous, le chargeur peut suivre la progression de la mise en œuvre de la solution.

Information sur la rémunération variable des acheteurs	Sans critère GES	Avec critère GES
Acheteurs - nombre		
Acheteurs - part relative		
Achats de transport - montant		
Achats de transport - part relative		

## Annexe 1 – Questionnaire à l'attention des prestataires de transport routier

Date :

Nom du prestataire :

Nom de l'interlocuteur :

Fonction de l'interlocuteur :

1. Etes-vous en mesure de communiquer les informations GES de vos prestations de transport conformément à l'article L. 1431-3 du code des transports ?
  
2. Si oui, quel est le niveau (1, 2, 3 ou 4) des valeurs utilisées ?
  - a. Pour le taux de consommation d'énergie
  - b. Pour le nombre d'unités transportées
  
3. Etes-vous signataire de la charte « Objectif CO<sub>2</sub> » ? Si oui, sur quelle période d'engagement ?
  
4. Si ce n'est pas le cas, avez-vous prévu de vous engager dans les 12 prochains mois ?
  
5. Si vous ne pensez pas vous engager dans la charte « Objectif CO<sub>2</sub> », quelles en sont les raisons ?
  
6. Quel est l'âge moyen de votre parc de véhicules ?
  
7. Réalisez-vous des bilans des émissions de GES ? si oui, selon quelle méthode et sur quel périmètre d'activité ?
  
8. Avez-vous un plan d'actions pour mesurer, contrôler et réduire progressivement votre consommation de carburant ?

9. Avez-vous mis en place des solutions techniques (portant sur vos véhicules) pour réduire vos émissions de GES ?
  
10. Avez-vous mis en place des solutions organisationnelles (exemple : gestion de tournées) pour réduire vos émissions de GES ?
  
11. Avez-vous mis en place des solutions managériales (exemple : formation des conducteurs) pour réduire vos émissions de GES ?
  
12. Avez-vous une expérience dans les modes alternatifs à la route ?
  
13. Disposez-vous de véhicules utilisant une énergie alternative au gasoil ?
  
14. Si vous êtes amené à sous-traiter une partie de votre activité, vous intéressez-vous à leur implication dans la réduction de leurs émissions de GES ? Précisez votre réponse.
  
15. Question ouverte : Avez-vous des éléments à rajouter sur ce thème des réductions des émissions de GES ?

## Annexe 2 – Questionnaire à l'attention des prestataires de transport fluvial

Date :

Nom du prestataire :

Nom de l'interlocuteur :

Fonction de l'interlocuteur :

1. Etes-vous en mesure de communiquer les informations GES de vos prestations de transport conformément à l'article L. 1431-3 du code des transports ?
2. Si oui, quel est le niveau (1, 2, 3 ou 4) des valeurs utilisées ?
  - a. Pour le taux de consommation d'énergie
  - b. Pour le nombre d'unités transportées
3. Quel est l'âge moyen de votre flotte motorisée ?
4. Réalisez-vous des bilans des émissions de GES ? si oui, selon quelle méthode et sur quel périmètre d'activité ?
5. Avez-vous un plan d'actions pour mesurer, contrôler et réduire progressivement votre consommation de carburant ?
6. Avez-vous mis en place des solutions techniques (portant sur votre flotte) pour réduire vos émissions de GES ?
7. Avez-vous mis en place des solutions organisationnelles (exemple : optimisation des trajets) pour réduire vos émissions de GES ?
8. Avez-vous mis en place des solutions managériales (exemple : formation des conducteurs) pour réduire vos émissions de GES ?



9. Disposez-vous de bateaux utilisant une énergie alternative au gasoil ?
  
10. Si vous êtes amené à sous-traiter une partie de votre activité, vous intéressez-vous à leur implication dans la réduction de leurs émissions de GES ? Précisez votre réponse.
  
11. Question ouverte : Avez-vous des éléments à rajouter sur ce thème des réductions des émissions de GES ?

## Solution 4.1.4 : Utiliser le critère "labellisé Green Marine Europe" dans la sélection des prestataires maritimes

### 1. Principes

Dans le cadre de la sélection de ses prestataires de transport maritime, le chargeur se renseigne pour savoir s'ils ont obtenu le label « GME », attestant ainsi de l'atteinte d'un haut niveau de performance en termes d'émissions de GES (niveau 4 ou 5).

Il utilise ensuite ce critère pour pondérer son choix, en complément des critères existants.

### 2. Impacts sur la consommation de carburant et les émissions de GES

En augmentant la proportion de ses prestations réalisées par des acteurs « labellisés GME », le chargeur obtient en principe de meilleures performances GES pour ses activités de transport.

Les gains correspondants sont toutefois difficilement quantifiables de manière certaine et précise.

Nous faisons l'hypothèse que la mise en place de cette solution apporte un gain d'émissions de GES de l'ordre de 2 % (niveau 4) et 3% (niveau 5), sur les flux concernés. Cette valeur concerne la substitution de flux traités par des transporteurs maritime non labellisés « GME », par des flux traités par des transporteurs routiers labellisés « GME » et ayant atteint les niveaux 4 ou 5 sur le critère GES de ce label.

### 3. Impact sur les émissions de polluants atmosphériques

Non estimé

### 4. Domaine de pertinence

Cette solution est applicable à la sous-traitance en transport maritime, dans le cadre d'un appel d'offres, d'une demande tarifaire pour une liaison régulière, ou même d'un besoin ponctuel.

### 5. Mise en œuvre

Le chargeur peut utiliser plusieurs voies pour obtenir l'information sur le statut du transporteur vis-à-vis de « GME » :

- Le chargeur peut le solliciter spécifiquement sur ce point, en lui demandant éventuellement des détails complémentaires (date de labellisation, niveau atteint sur le critère CO<sub>2</sub>).
- Le chargeur peut utiliser un questionnaire selon le principe de la solution 4.1.1, et obtenir ainsi un ensemble d'informations sur un domaine plus large
- Le chargeur peut consulter le site <https://allianceverte.org/green-marine-europe/resultats-gme/> il trouvera une liste à jour des transporteurs maritimes labellisés et les informations disponibles sur les niveaux atteints pour chaque module.

Le chargeur utilise ensuite cette information lors de la sélection de ses prestataires de transport maritime. Nous ne formulons pas ici de consigne précise, mais l'objectif à moyen terme est bien d'augmenter la proportion des flux du chargeur traités par des prestataires qui sont « labellisés GME ». Cet objectif peut donc s'obtenir notamment en incitant certains prestataires à s'intéresser à ce label.

### 6. Suivi de la solution

En collectant régulièrement les indicateurs de suivi listés dans le tableau ci-dessous, le chargeur peut suivre la

progression de la mise en œuvre de la solution.

<b>Statut du prestataire</b>	<b>non labellisé « GME »</b>	<b>labellisé « GME »</b>	<b>Niveau moyen au module GES des armateur s labellisés « GME »</b>
prestataires maritimes - nombre			
prestataires maritimes - part relative			/
unités de transport x miles nautiques - nombre			/
unités de transport x miles nautiques - part relative			/

L'unité de transport est au choix : conteneur, palette, tonne, m<sup>3</sup>, etc.

En ce qui concerne le niveau moyen au module GES des armateurs labellisés il permet de voir si la performance du pool d'armateurs certifiés s'améliore avec le temps. Le niveau moyen est pondéré de chacun prestataire maritime au prorata du la masse transporté (tonnes ou nombre de conteneurs).