

EVALUATION DE LA CHARTE « OBJECTIF CO₂ – LES TRANSPORTEURS S'ENGAGENT »

Novembre 2013

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par AJI-Europe
Christian Delavelle, David Fayolle et Hélène Rutteau

Coordination technique : Grégory CHEDIN – Direction Exécutive Stratégie, Recherche,
International – Service Economie et Prospective – ADEME (Angers) et Gérald LALEVEE – Service
Transports et Mobilité – ADEME (Valbonne)



SYNTHESE



I. Objectifs, méthodologie et moyens

I.1 Objectifs de l'évaluation

Lancée officiellement en décembre 2008 pour le TRM (Transport routier de Marchandises) et en septembre 2011 pour le TRV (transport Routier de Voyageurs), la charte « Objectif CO₂ – Les transporteurs s'engagent » a déjà fédéré plus de 1 000 entreprises du secteur du transport routier (dont environ 10% d'entreprises de TRV). Cette démarche volontaire portée par le MEDDE et l'ADEME est déclinée dans chaque région française.

Au cours de ses quatre années de mise en œuvre, la démarche a connu de nombreuses évolutions : passage du suivi des données des transporteurs d'un outil Excel à un outil en ligne, extension progressive du périmètre de l'engagement (TRM puis TRV, véhicules lourds puis véhicules utilitaires légers, interurbain puis urbain), engagement croissant de nombreux acteurs (conseils régionaux, AFT, FNTR, TLF, OTRE, FNTV, UTP...). En outre de nouveaux changements sont envisagés, tels que le passage à un système de labellisation ou la création de démarches équivalentes pour les « chargeurs » et les « collectivités territoriales ».

L'ampleur prise par ce dispositif innovant impose le besoin d'en effectuer l'évaluation afin d'orienter son développement futur. Au-delà du diagnostic évaluatif proprement dit, l'étude réalisée identifie une stratégie de développement et des recommandations concrètes pour mettre en œuvre cette stratégie.

I.2 Méthodologie et moyens

La mission d'évaluation a été réalisée entre janvier et septembre 2013.

Etat des lieux initial

L'exploitation de l'ensemble des informations qualitatives et quantitatives (entretiens, notes, études, statistiques,...) disponibles au sein de l'ADEME et du ministère a permis de dresser un état des lieux de la démarche « Objectif CO₂ », depuis son origine jusqu'à aujourd'hui. En outre, cinq acteurs gestionnaires de la démarche ont été interrogés. Les questions évaluatives ont ensuite été définies à partir de cet état des lieux et de l'expertise de l'équipe du prestataire.

Diagnostic évaluatif

Afin de pouvoir répondre aux questions évaluatives, le recueil des points de vue des différentes parties prenantes et la collecte de toutes les informations nécessaires à l'évaluation de la démarche et à l'élaboration de recommandations ont été menés à travers quatre volets :

- **Enquête en ligne auprès des transporteurs engagés dans la démarche** : Un questionnaire en ligne a été soumis à toutes les entreprises ayant adhéré à la démarche à fin janvier 2013. Le sondage a été mené du 28 février 2013 au 5 avril 2013. 346 entreprises ont répondu au questionnaire, dont 303 en TRM et 43 en TRV.
- **Entretiens complémentaires auprès des acteurs institutionnels et des relais** : Cette enquête a été réalisée afin de confirmer et d'affiner le constat des réponses des transporteurs. 77 entretiens ont été réalisés auprès des directions régionales de l'ADEME, des DREAL, des conseils régionaux, des chargés de mission en région, des fédérations professionnelles aux niveaux national et régional, des transporteurs non engagés dans la démarche et de quelques constructeurs, équipementiers, chargeurs, conseils généraux, AOT et organismes de formation.
- **Etudes de cas régionales** : Cinq études de cas régionales ont été réalisées en marge des enquêtes afin de bien comprendre, à travers des cas concrets illustratifs, les détails du mécanisme mis en place dans chaque région et de voir dans quelle mesure la démarche pourrait être optimisée en l'adaptant sur certains points aux spécificités de chaque région. Les régions choisies - Aquitaine, Bretagne, Languedoc-Roussillon, Poitou-Charentes et Nord-Pas de Calais - sont représentatives de situations contrastées au regard de la démarche.
- **Exploitation de la base de données « transporteurs »** : La base de données exploitée contient les tableurs Excel de 827 entreprises engagés (données arrêtées à fin mars 2013). Son analyse a



permis d'affiner l'évaluation, en particulier sur les critères d'efficacité et d'impacts de la démarche, de mettre en lumière les disparités observées selon les régions, les secteurs d'activités, les tailles d'entreprises, en termes d'objectifs, de plans d'actions et de résultats obtenus et de mettre en évidence des tendances susceptibles de nourrir les recommandations.

- **Benchmark international** : L'analyse comparée de sept dispositifs incitatifs au plan international a permis d'étoffer les conclusions de l'évaluation à la lumière de la pertinence, de l'efficacité et de l'efficience des programmes étrangers similaires à « Objectif CO₂ » et de contribuer à l'élaboration des pistes d'améliorations et des recommandations. Les dispositifs étrangers analysés sont le « Heavy Vehicle Safety and Productivity Programme » (Australie), le programme « SmartWay » (États-Unis), le « Logistics Carbon Reduction Scheme » (Grande-Bretagne), « Freight Best Practice » (Grande-Bretagne), le « Green Certification Management System » (Japon), le « Lean and Green programme » (Pays-Bas) et l'initiative pan-européenne « Green Freight Europe ».

Le diagnostic évaluatif proprement dit a été réalisé à partir des données de cadrage de l'état des lieux et des informations collectées ci-dessus. Il a été conduit à la lumière des critères suivants : pertinence, cohérence, efficacité, efficience et impacts, tout en séparant clairement les données factuelles issues de l'analyse qualitative et quantitative, le ressenti et l'opinion des parties prenantes et les conclusions apportées par l'équipe projet.

Pistes de recommandations

L'identification d'axes stratégiques s'appuie sur un ensemble cohérent de pistes d'amélioration prioritaires de la démarche, basées sur les conclusions du diagnostic évaluatif et les suggestions exprimées par les parties prenantes. Cinq entretiens supplémentaires avec des responsables de l'ADEME et du MEDDE ont été menés afin d'avoir leur point de vue sur les axes stratégiques, à la lumière des conclusions du diagnostic évaluatif.

Les recommandations ont été déclinées à partir des axes d'amélioration identifiés, puis analysées en fonction de leurs enjeux, avantages et inconvénients respectifs. Cela a permis de les hiérarchiser par degré d'intérêt sur la base d'une analyse multicritères et d'effectuer une sélection finale. Chaque recommandation sélectionnée a ensuite été argumentée et décrite en détail.

II. Diagnostic évaluatif

II.1 Pertinence

La démarche apparaît pertinente¹ pour la majorité des paramètres analysés. Toutefois, quatre critères évaluatifs ne sont pas pleinement satisfaits :

- Le comportement des grands transporteurs en termes d'actions de réduction de leurs émissions de CO₂ n'aurait pas été très différent si la démarche n'avait pas existé. A contrario, la démarche semble constituer un catalyseur très fort pour les PME et les TPE. En pratique beaucoup d'actions auraient été mises en place même sans la démarche, mais cette dernière a permis à l'ensemble des transporteurs adhérents d'étoffer et de structurer leurs plans d'actions, notamment autour d'objectifs chiffrés. C'est un point important, puisqu'il met en question la pertinence de la démarche dans son principe. Lors de l'élaboration de la stratégie de développement de la démarche, il sera indispensable de s'interroger sur la façon de rendre la démarche plus « créatrice de changement » en particulier pour les grandes entreprises.
- L'absence d'effet d'entraînement sur les acteurs autres que les adhérents à la démarche n'apparaît pas comme un aspect crucial. Adapter la démarche aux chargeurs et le cas échéant aux collectivités locales devrait en effet contribuer à résoudre cette attente. En outre, la faible implication des constructeurs de véhicules et le fait que les équipementiers considèrent la démarche comme un « outil commercial » ne constituent pas des problèmes de pertinence majeurs.
- L'avantage principal de la démarche par rapport à d'autres dispositifs existants en France en termes d'effet de levier pour réduire les émissions de CO₂ réside dans le fait qu'elle est le seul dispositif national existant qui propose aux transporteurs un référentiel global et structurant en matière de réduction des émissions de CO₂. C'est pourquoi, une grande majorité des entreprises ayant terminé leurs 3 années d'engagement se réengagent pour un nouveau cycle. Ceci montre la volonté pour ces entreprises de rester dans une dynamique interne d'amélioration continue.
- Au-delà des retombées positives liées à la structuration des entreprises adhérentes, la démarche répond aux enjeux du transport routier de marchandises et de voyageurs en matière d'émission de CO₂ et de consommation d'énergie dans son principe, mais son impact quantitatif demeure marginal. Cela amène à poser la question de l'extension du nombre d'adhésions.

Tableau 1 : Notation² des questions évaluatives liées à la pertinence

	1	2	3	4	5
P1 : Le dispositif constitue-t-il une réponse appropriée par rapport à l'ensemble des enjeux du secteur du transport ?					
P2 : Le dispositif constitue-t-il une réponse appropriée par rapport aux enjeux énergétiques et environnementaux du secteur du transport routier ?					
P3 : Quels sont les avantages et inconvénients de la démarche par rapport à d'autres dispositifs, en termes d'effet de levier pour réduire les émissions de CO ₂ ?					
P4 : Les objectifs de la démarche au cours du temps se sont-ils adaptés à l'évolution des besoins et enjeux ?					
P5 : La démarche a-t-elle un réel effet d'entraînement sur les différents profils d'acteurs du secteur du transport ?					
P6 : Le comportement des transporteurs aurait-il été très différent si la démarche « Objectif CO ₂ » n'avait pas existé (effet d'aubaine) ? N'auraient-ils pas mis en œuvre de toute façon					
P7 : Pour quelles raisons les entreprises se lancent-elles dans la démarche ?					
P8 : Pourquoi certaines entreprises ne se sont pas encore engagées ?					
P9 : Le choix des indicateurs est-il approprié ?					
P10 : La démarche permet-elle d'assurer la pérennité des engagements des entreprises déjà signataires ?					

¹ Pertinence : bien-fondé des objectifs de la démarche, tout en prenant en compte les évolutions de ces objectifs dans le temps.

² Note de 1 (pertinence faible) à 5 (pertinence élevée)

II.2 Cohérence

La démarche présente une cohérence interne et externe³ relativement bonne. Le seul point négatif explicitement identifié est la faible synergie entre la démarche et les enjeux climatiques dans le cadre de la préparation des documents de cadrage nationaux ou régionaux tels que les SRACE (Schémas Régionaux Air Climat Energie), les plans climat territoriaux et les plans de protection de l'atmosphère.

Ce constat positif doit toutefois être nuancé, car l'analyse de la cohérence de la démarche a été fortement entravée par l'absence d'objectif global. Aucun objectif quantitatif n'a en effet été fixé au niveau national, ni à l'origine de la démarche, ni au fil des ans, qu'il s'agisse d'objectifs en termes de nombre d'engagements ou de réduction des émissions de CO₂ (à noter que parmi les 7 dispositifs volontaires analysés dans le cadre du benchmark international, seuls deux d'entre eux s'appuient sur des objectifs quantitatifs de réduction des externalités).

L'analyse de cohérence au plan quantitatif a donc été effectuée par rapport aux objectifs quantitatifs fixés par les régions, chaque région s'étant organisée comme bon lui semblait en fonction de son contexte spécifique. Or on observe une forte dispersion des moyens organisationnels (nombre de comités, profils des acteurs participants, fréquences des comités, attribution des responsabilités ...) qui révèle une quasi-totale absence d'harmonisation. Ce constat ne va pas forcément à l'encontre de la cohérence de la démarche, puisque chaque région a cherché à s'adapter au mieux selon ses spécificités.

Tableau 2 : Notation⁴ des questions évaluatives liées à la cohérence

	1	2	3	4	5
C1-A : Les moyens humains mis en œuvre sont-ils appropriés pour atteindre les objectifs de la démarche ?					
C1-B : Les moyens budgétaires mis en œuvre sont-ils appropriés pour atteindre les objectifs de la démarche ?					
C1-C : Les moyens organisationnels mis en œuvre sont-ils appropriés pour atteindre les objectifs de la démarche ? L'organisation au niveau national et au niveau régional fonctionne-t-elle correctement ?					
C2 : La démarche contribue-t-elle à nourrir l'analyse des enjeux climatiques et ses résultats sont-ils utilisés dans le cadre des plans climats et des SRCAE ?					
C3 : Y-a-t-il une bonne complémentarité entre la démarche « Objectif CO ₂ » et les autres initiatives de l'ADEME et du MEDDE en faveur de l'efficacité énergétique ?					

II.3 Efficacité

La démarche est globalement efficace⁵, malgré le fait que les objectifs individuels fixés par les transporteurs dans leurs engagements ne sont pas forcément atteints. Les objectifs fixés en régions ont été atteints, pour un coût moyen supporté par les pouvoirs publics (incluant les dépenses d'intervention et de fonctionnement) de ~3 k€ par engagement réalisé. La Charte Objectif CO₂ a été signée par 2% des entreprises du secteur mais représente environ 18% de la flotte de véhicules du transport routier français. Le seul point d'amélioration identifié concerne l'optimisation des opérations et supports de communication au niveau national et régional.

Les entreprises jugent la démarche efficace, notamment en termes de gains économiques. On obtient ainsi une réduction estimée des consommations moyennes entre 2,2% et 3,6% au terme des trois années d'engagement, en extrapolant d'une part les consommations moyennes et d'autre part l'évolution de ces consommations pour les 374 transporteurs ayant réalisé au moins un bilan annuel. Le gain annuel moyen en consommation de carburant est de l'ordre de 1%.

³ Cohérence interne : adéquation entre les objectifs de la démarche et les moyens mis en œuvre. Cohérence externe : adéquation entre les objectifs de la démarche et d'autres programmes, qu'ils soient propres à l'ADEME ou autres.

⁴ Note de 1 (cohérence faible) à 5 (cohérence élevée)

⁵ Efficacité : degré d'atteinte des objectifs de la démarche et des effets propres escomptés. Existence et intensité d'effets négatifs.

Les principales raisons qui empêchent certains transporteurs d'atteindre leurs objectifs sont exogènes à la démarche elle-même (crise économique, intégration de nouvelles activités...). En revanche, dès que les actions sont bien adaptées et bien définies au départ et que la mobilisation interne pour les concrétiser est forte, les entreprises atteignent bien souvent leurs objectifs.

Les résultats quantitatifs obtenus doivent toutefois être relativisés car les évolutions mesurées à travers les indicateurs gCO₂/t.km et gCO₂/km ne permettent pas de s'affranchir de l'évolution de la conjoncture économique (et de mesurer ainsi l'évolution liée à la mise en place de la démarche uniquement). La caractérisation des impacts réels de la démarche de façon plus fiable ressort comme une nécessité.

Tableau 3 : Notation⁶ des questions évaluatives liées à l'efficacité

	1	2	3	4	5
E1-A : Les entreprises atteignent-elles leurs objectifs ?					
E1-B : Pour quelle(s) raison(s) certaines entreprises accompagnées atteignent, voire dépassent leurs objectifs en termes de gains, et d'autres non ?					
E2 : Les entreprises accompagnées ont-elles atteint de meilleures performances que celles non accompagnées ?					
E3 : Les objectifs ont-ils été atteints ?					
E4 : Le nombre et la qualification des relais d'accompagnements sont-ils appropriés ?					
E5 : Les outils mis à la disposition des entreprises sont-ils adaptés ? Les entreprises se sont-elles approprié correctement les différents supports de la démarche ?					
E6 : Les diverses opérations et supports de communication au niveau national et régional sont-ils suffisants et adaptés (lettre d'information...) ?					
E7 : Les actions de soutien menées par les OP sont-elles suffisantes et adaptées ?					

II.4 Efficience

La démarche apparaît comme très efficace⁷. Toutefois, le rapport bénéfices/coûts est très sensible à la valeur de la tonne de CO₂. L'équilibre est atteint pour un seuil minimum de ~6 €/t⁸. Les dépenses publiques cumulées (intervention et fonctionnement en central et en région) sont en moyenne de 819 k€ / an sur 5 ans⁹. Le coût de la tonne de CO₂ évitée revient à 5,7 €.

Les tableaux ci-dessous comparent les coûts et les bénéfices engendrés par la démarche pour la collectivité, sur la période 2007-2012 (soit 6 années, avec une activité très faible en 2007). Les budgets d'intervention prennent en compte l'ensemble des dépenses extérieures liées à la démarche (prestations d'études en central, financement des chargés de mission en régions, évènementiels, ...). Les budgets de fonctionnement reflètent les coûts des intervenants engagés sur la démarche (basés sur les ETP indiqués par les différents acteurs concernés et une hypothèse moyenne de 70 k€ - salaires + charges - par ETP).

⁶ Note de 1 (efficacité faible) à 5 (efficacité élevée)

⁷ Efficience : rapport coût/bénéfices des moyens (les ressources mobilisées ont-elles été utilisées à bon escient et les résultats obtenus sont-ils à la mesure des sommes dépensées ?

⁸ Monétarisé d'après la valeur de 32 €/tCO₂ en 2010 recommandée par le rapport Quinet (« La valeur tutélaire du carbone, CAS - A. Quinet, 2009 »).

⁹ L'année 2007, avec une activité très faible, n'a pas été prise en compte au dénominateur.

**Tableau 4 : Calcul des coûts (période 2007-2012)**

	Budget d'intervention (k€)	Budget de fonctionnement (k€)	Total
ADEME/STM	589	312	901
ADEME/SCPE	135	18	153
MEDDE	100	57	157
Central	824	387	1211

DR ADEME	1147	700	1847
DREAL		413	413
Autres financements Régions + Europe	623		623
Régions	1770	1113	2882

	Partie des accompagnements non financée par les pouvoirs publics	Budget de fonctionnement (CM autofinancés et BE ¹⁰)	
Financements privés (AFT-IFTIM, CM autofinancés et entreprises)	328	663	992
Total (sur 5 ans)	2922	2163	5085

Tableau 5 : Calcul du rapport bénéfices / coûts (période 2007-2012)

Dépenses publiques 2007-2012 (k€) Intervention : 2 593 k€ Fonctionnement : 1 500 k€	4 093
TCO ₂ évitées (extrapolées à fin 2012 pour toutes les entreprises)	717 121
Coût de la tonne de CO₂ évitée (€/tCO₂)	5,7
Dépenses totales 2007-2012 (k€) Financements publics + privés	5 085
Coût de la tonne de CO ₂ , en prenant en compte les financements privés (€/tCO ₂)	7,1

Tableau 6 : Notation¹¹ des questions évaluatives liées à l'efficience

	1	2	3	4	5
Effi 1 : Quel est le rapport coût/résultats de cette démarche pour la collectivité (coûts externes) ?					
Effi 2 : Quel est le rapport coût/bénéfices pour les entreprises adhérentes	Pas d'informations disponibles				

¹⁰ C'est le temps moyen passé par le bureau d'études sur le dossier d'engagement d'un transporteur qui est pris en compte.

¹¹ Note de 1 (efficience faible) à 5 (efficience élevée)



II.5 Impacts

Les impacts¹² de la démarche sont contrastés. Ils sont perçus par les entreprises adhérentes comme très positifs et multiformes, quoique différents selon la taille et le profil de l'entreprise. L'adhésion à la charte ne semble pas apporter d'avantages concurrentiels marquants par rapport aux donneurs d'ordre. En outre, l'impact sur les entreprises non adhérentes semble faible. Au plan macro-économique, la contribution de la charte à la réduction des émissions de CO₂ du transport routier (~0,5% des émissions des PL circulant en France) et au rééquilibrage modal n'est pas encore très significative.

Tableau 7 : Notation¹³ des questions évaluatives liées aux impacts

	1	2	3	4	5
I1 : Quelle a été la contribution de la charte à la diminution de la consommation énergétique du transport routier, à la réduction des émissions de CO ₂ du transport routier et au rééquilibrage modal ?					
I2 : Quels sont les impacts sur les entreprises ?					
I3 : Observe-t-on des impacts différents selon la taille, le profil ou le secteur d'activité de l'entreprise ?					
I4 : Quel est l'impact de la démarche sur le comportement des entreprises non adhérentes ?					
I5 : Dans quelle mesure la démarche a-t-elle favorisé la mise en place d'une démarche environnementale globale au sein des entreprises adhérentes ?					

¹² Mesure des effets : impacts prévus et non prévus induits par la démarche.

¹³ Note de 1 (impacts faibles) à 5 (impacts élevés)

III. Pistes de recommandations

Les 17 recommandations proposées ci-après ont été établies à partir des conclusions du diagnostic évaluatif, des suggestions et attentes exprimées par les transporteurs et par les autres acteurs interrogés, et du benchmark international. Elles sont issues de proposition d'Aji Europe et ont été validées par le COPIL de l'étude. Le plan d'actions élaboré par l'ADEME et le MEDDE reprendra en partie ces recommandations, et les adaptera en fonction notamment du contexte du secteur des transports, mais aussi des moyens humains et financiers mis à leur disposition.

Elles s'articulent autour de 3 axes :

- Recommandations stratégiques (6)
- Recommandations organisationnelles (6)
- Recommandations opérationnelles (5)

La notation du critère de priorité est basée sur l'échelle suivante :

- *** : recommandation essentielle et prioritaire
- ** : recommandation importante
- * : recommandation utile mais non prioritaire.

Tableau 8 : Liste des recommandations

	Recommandations stratégiques	Degré de priorité
R1	Mettre en place un système de labellisation	***
R2	Définir les objectifs de la démarche	***
R3	Maximiser les réengagements	***
R4	Adapter la démarche aux chargeurs	**
R5	Adapter la démarche aux collectivités locales	**
R6	Etendre la démarche aux autres pays européens	*
	Recommandations organisationnelles	Degré de priorité
R7	Rationaliser les organisations et diffuser les bonnes pratiques en région	***
R8	Diversifier les sources de financement de la démarche	***
R9	Déléguer une partie de la gestion opérationnelle de la démarche	***
R10	Accroître la part des actions collectives	**
R11	Promouvoir les synergies avec d'autres profils d'acteurs	*
R12	Améliorer les synergies entre la démarche et les plans et documents régionaux de cadrage environnemental	*
	Recommandations opérationnelles	Degré de priorité
R13	Etoffer le contenu du site « Objectif CO ₂ »	**
R14	Développer les supports de communication	**
R15	Proposer aux transporteurs un système de benchmark	**
R16	Mettre à jour régulièrement le guide des fiches actions	**
R17	Développer les indicateurs de suivi de la démarche	*

III.1 Recommandations prioritaires (degré de priorité ***)

R1 – Mettre en place un système de labellisation

Les entreprises ont besoin que la démarche leur apporte une meilleure visibilité, en particulier vis-à-vis des donneurs d'ordres. Un moyen efficace pour maximiser cette visibilité consisterait donc à développer un système de label dans le cadre de la charte, auquel pourraient prétendre les transporteurs ayant atteint un certain niveau de performance environnemental et ainsi valoriser les résultats obtenus. Plus de la moitié des entreprises ayant répondu à l'enquête en ligne est favorable à la mise en œuvre d'un tel label.

Cependant, cela suppose la mise en place d'un dispositif de contrôle de la fiabilité des données déclarées par les transporteurs, indispensable compte tenu des enjeux commerciaux liés à ce label pour les transporteurs qui en bénéficieront.

Différentes modalités d'application sont envisageables :

- Pour la labellisation : Tout transporteur devrait pouvoir prétendre au label à l'issue de sa première période d'engagement. Il faudrait néanmoins laisser la possibilité aux transporteurs qui arrivent à justifier d'une performance environnementale suffisante de pouvoir prétendre au label sans avoir été signataire (éventuellement avec une période test d'une année pour la mise en place d'une action de l'axe « organisation » par exemple). La définition de critères de labellisation, selon la taille et l'activité de l'entreprise, sera la première étape de la mise en place d'un label, à mener en parallèle d'un travail sur la gouvernance.
- Pour le contrôle de la fiabilité des données :
 - contrôles aléatoires sur le terrain
 - production de justificatifs par les entreprises adhérentes
 - protocole de labellisation avec entretiens annuels dans l'entreprise signataire
 - à l'issue des 3 ans, contrôle par un organisme indépendant afin de vérifier si les objectifs ont été réalisés. Si c'est le cas, l'entreprise peut prétendre à l'obtention du label.

R2 – Définir les objectifs de la démarche

Il est nécessaire de démultiplier le nombre d'engagements en profitant de la dynamique actuelle de la démarche, tout en conservant le principe d'un engagement volontaire de la part des entreprises, avec deux objectifs :

- définir les critères sur lesquels porteront les objectifs : nombre d'entreprises, part de la flotte captée, tonnes de CO₂ évitées, ... (le nombre d'engagements n'est pas, en soi, le critère le plus important) puis définir des objectifs quantitatifs pour chacun de ces critères, hors TPE ;
- statuer sur un objectif en nombre d'engagements de TPE et de petites PME à moyen-terme, avec éventuellement la mise en place d'une démarche « simplifiée », ciblée sur un choix restreint d'actions et/ou un pack « clé en main », réduisant au minimum l'investissement « temps » des transporteurs.

R3 – Maximiser les réengagements

Le diagnostic évaluatif a montré que la grande majorité des transporteurs arrivant au terme de leur première période d'engagement a l'intention de se réengager dans la démarche pour 3 années supplémentaires. La continuité dans le temps de la stratégie d'amélioration est la motivation principale de ces transporteurs. Ce constat est plus mitigé pour les autres entreprises toujours en cours d'engagement.

Il est donc indispensable d'adapter rapidement les modalités de la démarche afin de maximiser et de pérenniser le taux de réengagement de l'ensemble des transporteurs.

Il pourrait ainsi être proposé aux entreprises qui se réengagent :

- des actions de maintien des gains d'émissions de CO₂ dans la durée (même si ces actions ont déjà été implémentées entièrement).
- de n'avoir à choisir qu'une ou deux actions nouvelles (avec un minimum de 5 ou 6 actions au total).
- d'approfondir les volets « sous-traitance » et « report modal ».



R7 – Rationaliser les organisations et diffuser les bonnes pratiques en régions

Le diagnostic évaluatif a mis en évidence un certain manque de logique et de cohérence dans les modalités de fixation des objectifs (en nombre d'engagements) au niveau régional, ainsi que dans les résultats obtenus.

Des pistes sont à développer pour optimiser l'allocation des ressources déployées par les DR (Directions Régionales de l'ADEME), les DREAL et les chargés de mission en régions :

- optimiser l'organisation des comités de pilotage régionaux : proposer aux DR un cadre de fonctionnement qui permette d'optimiser les moyens (fréquence annuelle maximale des comités, rôle du comité, champ de ses responsabilités...).
- en coopération avec les DR, fixer des objectifs par région en termes de flotte de véhicules à engager, selon des critères communs au niveau national. Ces critères pourraient toutefois être modulés en fonction de certaines spécificités régionales.
- mettre en réseau les relais.
- aller plus loin avec les entreprises déjà engagées pour les inciter à développer une politique globale de développement durable.
- prévoir un relais pour 2 ou 3 départements connexes, plutôt qu'un chargé de mission pour chaque région.
- optimiser la transition en cas de remplacement d'un relais par un autre.
- dispenser une formation complémentaire au(x) responsable(s) en charge de la démarche au niveau de chaque DR, et ouvrir ces formations aux binômes DR ADEME/DREAL.

R8 – Diversifier les sources de financement de la démarche

Dans l'hypothèse d'un accroissement substantiel du nombre d'adhésions à moyen-terme, le besoin de financement va s'accroître fortement, à la fois pour le fonctionnement interne des DR ADEME et pour le financement des chargés de mission.

Les OP (Organisations Professionnelles) et certaines DR semblent de moins en moins enclines à assurer la pérennité du financement de la charte en régions. La solution actuelle (financement partagé entre les pouvoirs publics et les OP) n'apparaît pas comme un schéma de financement pérenne. D'autre part, les DREAL ne disposent pas non plus de beaucoup de moyens pour être source d'accompagnement dans la démarche.

Une réflexion doit donc être menée d'urgence sur l'identification des sources de financement à moyen-terme, sous peine de voir les moyens affectés à la démarche se réduire au fil des ans.

Différentes sources de financement sont envisageables :

- L'autofinancement complet (ou partiel) par les entreprises adhérentes.
- Utiliser tout ou partie des revenus du dispositif CEE (Certificats d'économie d'énergie) pour financer les chargés de mission.
- Etudier la faisabilité d'une implication plus forte des conseils régionaux.

R9 – Déléguer une partie de la gestion opérationnelle de la démarche

Il ne semble pas réaliste d'envisager une gestion totalement externalisée de la démarche « Objectif CO₂ », qui correspondrait au basculement complet des responsabilités exercées actuellement par les pouvoirs publics vers une entité extérieure telle qu'une organisation professionnelle ou un prestataire privé. Cela présenterait en effet un trop grand risque, le processus de développement de la démarche n'étant pas figé (de nouveaux modules vont se connecter, le prochain étant probablement le module « chargeurs »).

Les pistes suivantes sont à privilégier :



En central :

Les pouvoirs publics n'ont pas vocation à continuer à gérer la démarche dans toutes ses dimensions, car ce n'est pas en ligne avec leur rôle d'initiateur du changement. Néanmoins, leur implication devra rester forte sur deux aspects clés :

- garder le contrôle des orientations stratégiques de la démarche (utilisation d'un référentiel unique, dispositif de communication, ...).
- encadrer l'évolution méthodologique de l'outil web.

En régions :

L'ancrage local reste indispensable, en particulier au niveau du processus de validation finale des signatures.

A contrario, certaines tâches et actions d'animation de la démarche pourraient être externalisées à un tiers au niveau national, La gestion des actions suivantes pourrait être externalisée :

- l'analyse des demandes d'engagements, la sélection des entreprises proposées et l'envoi pour accord et signature à chaque comité de pilotage régional.
- le suivi administratif des dossiers, des bilans... (actuellement réalisé par les DR ou les DREAL selon les régions).
- la réalisation des bilans et la synthèse des engagements (pas réalisé actuellement).
- le SAV (répondre aux questions des DR...) actuellement réalisé en central.

Ceci permettrait aux comités de suivi régionaux de se concentrer sur les aspects stratégiques et sur l'évènementiel pour promouvoir la démarche.

III.2 Autres recommandations (degré de priorité * et **)

Les 11 autres recommandations importantes mais non prioritaires recouvrent des thématiques variées :

- extension géographique de la démarche actuelle, par croissance externe ou par intégration dans un dispositif existant (R6).
- adaptation de la démarche aux chargeurs (R4), faisant logiquement le lien entre le donneur d'ordre et le prestataire transport, et aux collectivités locales (R5), permettant notamment d'impliquer directement les Autorités Organisatrices de Transport Urbain.
- développement des synergies entre la démarche et les plans et documents régionaux de cadrage environnemental (R12) ainsi qu'avec d'autres types d'acteurs (constructeurs de véhicules, équipementiers et fournisseurs) (R11).
- développement des outils de communication avec le renouvellement de la newsletter, l'organisation de « grandes messes » (R14) mais aussi l'incorporation d'un volet communication étoffé sur le site www.objectifco2.fr (R13).
- aide aux transporteurs sur le suivi de la démarche avec le développement de nouveaux indicateurs de suivi (R17), la mise en place d'un système de benchmark (R15), l'actualisation régulière du guide des fiches actions (R16) et l'accroissement de la part des actions collectives dans l'accompagnement proposé aux transporteurs (R10).

L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) est un établissement public sous la triple tutelle du ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche et du ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie. Elle participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable.

Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : 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.



ADEME
20, avenue du Grésillé
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01