

ACTU CO2 N° 2

ACTU REGIONALE

- Un deuxième transporteur de la Nouvelle Aquitaine **labellisé**.

Il s'agit du **groupe OLANO** à St Jean de Luz (64)

1er transporteur Aquitain spécialiste du Tps frigorifique. Le groupe OLANO est une entreprise socialement responsable pour le bien être de ses salariés, dans la santé et la sécurité au travail, dans le développement des compétences humaines, dans l'accompagnement de la satisfaction de ses clients, tout en réduisant son impact sur l'environnement et en investissant et en investissant dans du durable.



- Le 19 Octobre 2016, Neuf entreprises de la Nouvelle Aquitaine ont été validées par le Comité de pilotage Régional de la **Charte Objectif CO₂**

Les Autocars **FIAGEO** - Groupe DELBOS- à Villeneuve sur Lot (47) [en savoir plus](#)

Deux transporteurs se réengagent:

MTS à Bassens (33) [en savoir plus](#)

JEANTET OUEST à Chatelleraut (86) [en savoir plus](#)

1er engagement pour:

Tps DELSOL à Brax (47) [en savoir plus](#)

5 entreprises des travaux publics:

SAS BONNEAU à Cognac la Forêt (87)

SAS CARRE à Ahun (23) [en savoir plus](#)

CITELUM à Feytiat (87) [en savoir plus](#)

SAS CONTAMINE à st Junien (87)

SARL LASCAUX à st Sorin Lavalps (19) [en savoir plus](#)

ACTU NATIONALE

- **LABEL** **24 Transporteurs sont desormais Labellisés**



Liste alphabétique des entreprises labellisées au 12/10/2016

Entreprises	Dpt siège	Région	Période de Labellisation
BREGER	53	PAYS-DE-LA-LOIRE	2015-2018
DISTRITEC	77	ILE-DE-FRANCE	2015-2018
DUCARROZ	38	AUVERGNE-RHONE ALPES	2016-2019
GROUPE CHARLES ANDRE	26	AUVERGNE-RHONE ALPES	2015-2018
ITD	94	ILE-DE-FRANCE	2016-2019
JOURDAN	50	NORMANDIE	2015-2018
LE CALVEZ	29	BRETAGNE	2016-2019
MAUFFREY	88	GRAND EST	2016-2019
MGE	88	GRAND EST	2015-2018
MONTBRISONNAIS	42	AUVERGNE-RHONE ALPES	2016-2019
OLANO	64	NOUVELLE AQUITAINE	2016-2019
PREMAT	91	ILE-DE-FRANCE	2015-2018
RAUTUREAU	85	PAYS-DE-LA-LOIRE	2015-2018
REPUSSARD	72	PAYS-DE-LA-LOIRE	2016-2019
RUIZ ET FILS TRANSPORTS	11	OCCITANIE PYRENEES MEDITERRANEE	2015-2018
SALVA	66	OCCITANIE PYRENEES MEDITERRANEE	2015-2018
SOTRADEL	01	AUVERGNE-RHONE ALPES	2016-2019
STAR'S SERVICE	93	ILE-DE-FRANCE	2015-2018
STEF	75	ILE-DE-FRANCE	2016-2019
TRANSPORTS P. MENDY	40	NOUVELLE AQUITAINE	2016-2019
TRANSPORTS SERGE DERVAL	49	PAYS-DE-LA-LOIRE	2015-2018
TSA	62	HAUTS-DE-FRANCE	2016-2019
VIR TRANSPORTS	75	ILE-DE-FRANCE	2015-2018
XPO LOGISTICS	69	AUVERGNE-RHONE ALPES	2015-2018

Ce Label permet aux entreprises de transport les plus vertueuses d'obtenir une reconnaissance de leur niveau de performance énergétique et environnementale.

Son attribution s'appuie sur un processus d'audit externe indépendant qui vérifie la fiabilité des données et l'atteinte d'un haut niveau de performance environnementale (GES)

La mesure de la performance se base sur le référentiel européen HBEFA (Hand Book Emission of Factors) qui prend en compte les données du parc de véhicules européens.



CUP 2016

Julien Slivinski remporte la CUP 2016 - Le Trophée des routiers

La finale a eu lieu le 12 octobre 2016 à la Maison de la chimie à Paris, dans le cadre des Assises du Transport et de la Mobilité.

La compétition a été très serrée. En effet nos 12 candidats présélectionnés en régions, en septembre dernier, méritaient tous leur place en finale. Conducteurs de poids lourds porteurs de plus de 3,5 tonnes, salariés d'entreprises de Transport de marchandises et de Logistique, titulaires d'un permis C et de la FIMO, ils se sont affrontés lors de 2 grandes épreuves : une épreuve sous forme de QCM sur le thème de la prévention (routière, environnementale et santé) et une autre sur simulateur de conduite.

[découvrir les 12](#)

[finalistes](#)

Saluons les bons résultats de notre représentant régional **Francis AUBEL**, conducteur des Tps **GONZALES LOGISTIQUE SERVICES** à Vayres (33),

Entreprise qui met le développement durable au coeur de ses choix d'investissement comme le prouve l'acquisition d'un véhicule hybride.



[En savoir plus sur](#)

[ce véhicule](#)

• Les chargeurs en 1ere ligne...

Onze secteurs d'activités s'engagent dans une démarche RSE

L'Observatoire de la responsabilité sociétale des entreprises (Orse), en partenariat avec le Medef, a publié une nouvelle édition de son guide sur les [initiatives de responsabilité sociétale des entreprises](#)(RSE) par secteur d'activités. La [première version](#) date de 2014.

Cet état des lieux vise à donner de la visibilité à l'engagement des fédérations professionnelles en matière de RSE. Il présente les dispositifs d'accompagnement développés par de nouveaux secteurs ainsi qu'une mise à jour de ceux identifiés en 2014.

Les secteurs engagés dans une démarche RSE sont l'agroalimentaire, l'automobile, la chimie (présente dans l'édition 2014), le commerce et distribution, le conseil en communication, l'événement, l'ingénierie (mise à jour), les minerais, minéraux et métaux, la propreté (mise à jour), le textile, et enfin les tuiles et briques (mise à jour).

Pour chaque secteur, sont présentés les fédérations professionnelles participantes, les enjeux prioritaires étudiés, les stratégies et engagements mis en place, la forme que prend le dialogue entre les parties prenantes ainsi que les dispositifs d'accompagnement en France et à l'international .

L'Orse constate que deux ans après le premier état des lieux, les fédérations se mobilisent toujours en faveur de la RSE et proposent des programmes de plus en plus complets. Les thématiques prioritaires transverses sont : le reporting, la chaîne de valeur et l'implication des [TPE/PME](#).

Déborah Paquet, journaliste

ACTU INTERNATIONALE

• Le programme OBJECTIF CO₂, franco français ?

La Commission européenne a présenté sa stratégie sur la mobilité à faibles émissions de gaz à effet de serre. Les véhicules et énergies peu émetteurs sont les principaux axes de travail. Pour la première fois, les poids lourds sont visés.



© monticelllo Des efforts sur les émissions des camions sont attendus

Mercredi 20 juillet, la Commission européenne a présenté une stratégie sur la mobilité à faible intensité de carbone, qui fixe en particulier des orientations pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules. Intitulée *"Vers une mobilité à faibles émissions : conduire la modernisation de l'économie de l'Union européenne"*, le document a été dévoilé parallèlement à l'annonce de la proposition de **répartition de l'effort de réduction des émissions** de gaz à effet de serre entre les Etats membres. *"Les transports génèrent un quart des émissions de gaz à effet de serre en Europe et sont une cause majeure de pollution atmosphérique"*, indique la Commission pour justifier l'accent mis sur la transition de ce secteur qualifiée d'*"essentielle pour permettre à l'Union d'atteindre ses objectifs climatiques"*.

Le rôle essentiel des collectivités locales Pour appliquer sa stratégie, la Commission compte sur les villes et les collectivités locales. Ces dernières *"ont un rôle essentiel à jouer dans la mise en œuvre de cette stratégie"*, estime-t-elle. Elles doivent notamment continuer à favoriser le recours aux énergies de substitution et aux véhicules à faibles émissions, et à encourager le transfert modal vers les modes de déplacement actifs, les transports publics et les systèmes de mobilité partagée (vélo, voitures et covoiturage).

Cette **stratégie** vise à répondre à l'augmentation des **besoins de mobilité** des personnes et des biens tout en limitant les émissions de GES. Elle présente les initiatives que prendra la Commission et liste les domaines dans lesquels elle interviendra. La stratégie encourage le déploiement des véhicules et énergies à faibles émissions et l'amélioration de l'efficacité des transports grâce aux technologies de l'information. Elle fait aussi des villes et collectivités locales un acteur clé de la transition.

Les émissions des poids lourds seront réglementées

La Commission entend poursuivre l'effort en faveur de la réduction des émissions de CO₂ des véhicules. Elle annonce qu'elle va travailler à de nouvelles normes applicables aux voitures et aux camionnettes après 2020 et que les législations relatives aux véhicules propres et à l'étiquetage des véhicules seront révisées. Dans la foulée du **scandale Volkswagen**, le document évoque aussi la révision des modalités de **mesure et de vérification des**

émissions. D'ailleurs, bien que cela dépasse le champ des émissions de GES, la stratégie insiste sur la nécessité de réduire les émissions polluantes et les gains sanitaires attendus de la [baisse de la pollution atmosphérique en ville](#).

Pour la première fois, l'efficacité énergétique des camions et autocars est ciblée. Pour l'instant, contrairement aux véhicules légers, les poids lourds ne sont pas soumis à des règles d'émission de CO₂. Or, *"d'autres parties du monde, comme les Etats-Unis, la Chine, le Japon et le Canada, ont déjà introduit des normes, avec la participation de certains constructeurs européens"*, explique la Commission qui annonce qu'elle va accélérer les travaux sur la réduction de leurs émissions de CO₂. Celles-ci représentent près de 30% des émissions de GES du transport routier (une part qui continue à augmenter), alors que les poids lourds ne représentent que 4% du parc de véhicules.

Plus globalement, la Commission estime que les [technologies numériques](#) sont essentielles à l'amélioration de l'efficacité du système de transport. Dès l'introduction, le document livre la conviction de l'exécutif européen : pour atteindre une mobilité bas carbone il faut moderniser la notion de "mobilité". *"A l'ère numérique, la mobilité s'appuie sur des données et des nouvelles technologies et signifie davantage que d'aller du point A au point B : il est question d'un espace plus global, ouvert et concurrentiel qui comprend non seulement le transport, mais aussi la connectivité"*, défend l'exécutif européen. En conséquence, sa stratégie met l'accent sur les [systèmes de transport intelligents coopératifs](#). Ces derniers *"offrent des perspectives considérables pour améliorer (...) l'efficacité et l'attractivité des transports"*. Elle compte en particulier sur l'application d'une tarification "intelligente" qui rendra la mobilité *"plus équitable et plus efficace et [permettra] de mieux tenir compte des principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur"*. La Commission travaillera à des normes européennes pour doter l'UE d'un système de redevances basées sur la distance (en particulier pour les poids lourds).

Mobilité électrique et pointe de consommation

Aujourd'hui, le pétrole répond encore à 94% des besoins de transport. Le document propose donc d'accélérer le déploiement des énergies de substitution à faibles émissions de GES, c'est-à-dire les biocarburants "avancés", l'électricité, l'hydrogène et les carburants de synthèse renouvelables. L'objectif est d'accroître la part de ces énergies pour qu'elles atteignent 15 à 17% de la demande énergétique des transports en 2030. Pour cela, il propose de soutenir l'innovation et lever les obstacles à l'électrification des transports, notamment en réduisant les difficultés liées à la distribution d'électricité aux heures de pointe. De même, la Commission poursuivra les travaux de normalisation des systèmes de recharge pour assurer leur interopérabilité. Elle propose aussi d'établir une méthodologie pour comparer les prix de l'électricité à ceux des autres carburants.

