



Guide général de l'engagement Volontaire LOG-te

Programme CEE ReMoVe

Secteur fluvial : marchandises et passagers

Version juin 2024

Table des matières

Le dispositif d'engagement volontaire LOG-te	3
Le programme REMOVE	3
Les programmes CEE.....	3
Le dispositif LOG-TE	3
Trois secteurs (ferroviaire - fluvial – maritime/portuaire).....	4
Contexte énergétique et environnemental du secteur	5
Le contexte du secteur des transports en France.....	5
Le secteur fluvial	5
La maîtrise de la consommation d'énergie.....	6
La charte d'engagement volontaire.....	6
Le périmètre de l'engagement volontaire	6
Un engagement fret fluvial	7
Un engagement fluvial passagers	8
Les critères d'éligibilité et de recevabilité des candidatures.....	9
Engagement fret fluvial.....	10
Engagement fluvial passagers.....	10
Les étapes de l'engagement volontaire.....	11
La sensibilisation des entreprises	11
L'adhésion	12
L'accompagnement.....	12
Préparation et prérequis.....	12
Reporting des consommations énergétiques et des émissions de GES	16
Plan d'actions de réduction de la consommation énergétique et des émissions de GES	17
Le programme GATE (groupe d'appui pour la transition énergétique).....	19
Validation de l'engagement volontaire	20
Mise en œuvre et suivi de l'engagement.....	21
La reconnaissance des entreprises engagées dans le dispositif LOG-te fluvial	22
Les engagements des entreprises et les sanctions en cas de non-respect de ces derniers	22

Le dispositif d'engagement volontaire LOG-te

Le programme REMOVE

Le programme REMOVE vise à intensifier/accompagner l'amélioration des performances énergétiques et environnementales des flottes des modes massifiés et des moyens de manutention associés, et à accroître le report modal des marchandises de la route vers les modes de transport massifiés.

Le programme s'appuie sur deux dispositifs :

- LOG-te pour la Transition Énergétique des flottes de transport massifié et alternatives à la route (fluvial, ferroviaire, maritime portuaire, et pêche professionnelle)
- REMO en faveur du Report Modal du transport routier de marchandises vers les modes massifiés (fluvial, ferroviaire, cabotage maritime)

Les programmes CEE

Le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE), créé en 2005 par la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique, constitue l'un des principaux instruments de la politique française de maîtrise de la demande énergétique.

L'ensemble des informations relatives au fonctionnement du dispositif des CEE sont détaillées sur le site Internet du ministère : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/cee>

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 a rendu possible la délivrance de certificats d'économies d'énergie dans le cadre de la participation financière à des programmes liés à la maîtrise de la demande en énergie lorsque les actions contribuent aux économies d'énergie et que celles-ci ne peuvent être aisément quantifiées.

Ainsi, l'article L. 221-7 du code de l'énergie prévoit que la contribution à des programmes d'information, de formation et d'innovation favorisant les économies d'énergie, ou portant sur la mobilité économe en énergies fossiles peut donner lieu à la délivrance de certificats d'économies d'énergie.

Le dispositif LOG-TE

Le dispositif LOG-te vise à accompagner l'amélioration des performances énergétiques et environnementales des flottes de transport fluvial, ferroviaire et maritime, et des moyens de manutention associés de la chaîne logistique multimodale.

Ce dispositif permettra de consolider et/ou d'accélérer les initiatives des opérateurs des modes massifiés et de les mobiliser plus largement.

Il permet de valoriser les pratiques, de créer de l'émulation et de proposer des outils communs à la profession.

Le présent guide est relatif au secteur fluvial.

Trois secteurs (ferroviaire - fluvial – maritime/portuaire)

Le dispositif LOG-te s'adresse à trois secteurs :

- Le secteur fluvial ;
- Le secteur ferroviaire ;
- Le secteur maritime / portuaire.

Chacun de ces secteurs bénéficie d'un dispositif d'engagement volontaire adapté aux spécificités de leurs professions. Le schéma ci-dessous représente les périmètres et les cibles du dispositif LOG-te, de ses trois secteurs : fluvial en particulier (encadré orange), maritime / portuaire, et ferroviaire.

On distingue au sein de LOG-te fluvial deux types d'engagement : un engagement sur le fret fluvial (transport de marchandises), l'autre sur le fluvial passagers (transport de personnes).

Le dispositif LOG-te fluvial est composé des acteurs suivants : l'ADEME en tant que porteur pilote, Entreprises Fluviales de France (E2F) et Voies navigables de France (VNF) en tant que porteurs associés, et la Communauté portuaire de Paris (CPP) en tant que partenaire technique. L'Etat est représenté par les Ministères de la Transition énergétique et de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

L'ADEME apporte son expertise technique et méthodologique.

VNF et E2F ont la charge de piloter / coordonner l'animation du dispositif LOG-te pour le fluvial.

La CPP est partenaire technique du dispositif

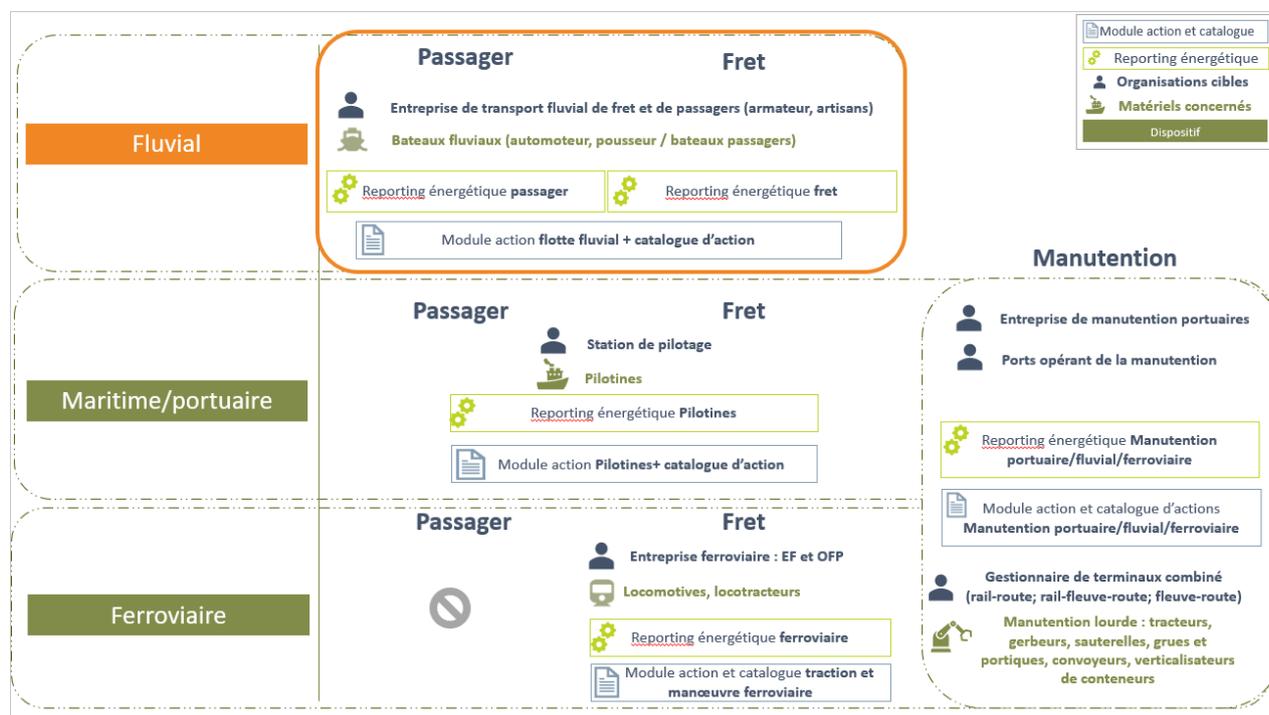


Figure 1 : périmètres et cibles du dispositif LOG-te (encadré orange : fluvial)

Ce guide général de l'engagement volontaire LOG-te fluvial s'adresse aux parties prenantes du dispositif : porteur pilote, porteurs associés, partenaires, prestataires d'accompagnement, et aux entreprises. Il regroupe les informations essentielles sur le fonctionnement du dispositif LOG-te : comment s'engager dans la charte d'engagement volontaire, le rôle de chaque acteur et les critères à respecter pour s'engager officiellement dans la Charte d'engagement volontaire LOG-te.

Contexte énergétique et environnemental du secteur

Le contexte du secteur des transports en France

Le secteur des transports reste le deuxième secteur le plus consommateur d'énergie en France après le résidentiel-tertiaire avec 516 TWh consommés en 2022. Le transport routier consomme 92% de l'énergie totale consommée par l'ensemble des transports. En termes d'émissions de gaz à effet de serre (GES), les transports constituent le premier secteur émetteur avec 32% des émissions nationales en 2022.

La part modale des transports terrestres de marchandises massifiés (fluvial et ferroviaire) ne représente que 12,4% des tonnes-kilomètres¹, alors que le pays dispose des réseaux ferrés et fluviaux parmi les plus étendus d'Europe.

Il est primordial d'améliorer de manière substantielle l'efficacité énergétique du secteur des transports pour atteindre les objectifs fixés dans la stratégie nationale bas carbone de la France. Par rapport à 2015, l'objectif dans le scénario de référence est de parvenir à baisser les émissions du transport de 28 % à l'horizon 2030 et de décarboner complètement le secteur (à l'exception du transport aérien) d'ici 2050.

Le secteur fluvial

Le transport fluvial de marchandises est un des vecteurs de la transition énergétique que le gouvernement souhaite placer au cœur de son action. Depuis le début des années 1970, alors qu'il représentait 110 millions de tonnes et 14 milliards de tonnes-kilomètres, le transport fluvial a connu un déclin important. Puis un net redressement s'est opéré par le mode fluvial au milieu des années 1990. Depuis 1997, le trafic fluvial exprimé en tonnes kilomètre a progressé de 40%, consolidant sa position sur ses trafics historiques (céréales, granulats) et gagnant des parts de marché dans le transport de conteneurs. Près de la moitié des trafics fluviaux ont pour origine ou destination un port maritime.

VNF a lancé en 2019 la démarche « Vert le fluvial » pour mobiliser l'écosystème fluvial autour du verdissement de la flotte. Dans ce cadre VNF a lancé une collection de cahiers techniques visant à accompagner les professionnels dans le déploiement de solutions technologiques innovantes et ainsi encourager l'innovation dans le transport fluvial, principalement pour y réduire les consommations d'énergie et les émissions polluantes.

La CPP a initié des études et une démarche collective de transition écologique des activités fluviales parisiennes en 2018-2019.

¹ Chiffres clés du transport- Édition 2024

La maîtrise de la consommation d'énergie

La charte d'engagements volontaires « LOG-te » est une démarche globale et structurante pour les entreprises.

Cette démarche vise à :

- Optimiser l'amélioration énergétique des transports massifiés fluviaux ;
- Fournir aux entreprises un cadre méthodologique cohérent, fiable et reconnu au niveau national ;
- Permettre aux entreprises signataires de la charte de valoriser leurs engagements en interne et en externe.

La charte relative au dispositif « LOG-te » est basée sur le volontariat. Cela signifie que chaque entreprise signataire s'engage dans un plan d'actions personnalisé, en vue d'atteindre une amélioration énergétique de son activité.

L'amélioration énergétique a de nombreux effets. Cela permet :

- Une réduction de ses consommations de carburant et ainsi (à isopérimètre d'activité) une meilleure rentabilité et compétitivité de l'entreprise ;
- Une meilleure gestion par la mise en place d'un tableau de bord de suivi ;
- Un engagement dans une démarche structurante et fédératrice, source de mobilisation et de motivation de l'ensemble du personnel ;
- Une démarche commercialement valorisable auprès des clients chargeurs de plus en plus sensibles aux questions environnementales ;
- Une image d'entreprise moderne respectueuse de l'environnement et s'inscrivant dans une perspective de développement durable.

Le principe général de la charte d'engagements volontaires « LOG-te » est le suivant :

- Etablir un diagnostic initial en matière de consommation énergétique sur une année de référence ;
- Définir un plan d'action visant à l'amélioration énergétique ;
- Déterminer un objectif global d'amélioration énergétique sur une durée de 3 ans ;
- Signer une charte d'engagement volontaire avec l'ADEME ;
- Suivre annuellement les données de cet engagement et la mise en œuvre du plan d'actions au travers des outils fournis par l'ADEME.

La charte d'engagement volontaire

Le périmètre de l'engagement volontaire

Le périmètre d'engagement d'une entreprise dans le dispositif LOG-te fluvial porte sur le transport fluvial de marchandises et sur le transport fluvial de personnes².

On distingue deux types d'engagements volontaires au sein du dispositif LOG-te fluvial.

² Pour plus de détail, se référer à la figure 1 ci-dessus.

Un engagement fret fluvial

Les matériels concernés sont l'ensemble des moyens de transport assurant le transport de fret fluvial, défini comme un mode de déplacement terrestre par voie d'eau de navigation intérieure (canaux, voies navigables, fleuves, rivières...) permettant le transport de marchandises. Exemples : Automoteurs, pousseurs, convoi poussé, ...

Les engins flottants et bateaux de marchandises de moins de 20 mètres ayant pour objet l'entretien et les travaux sur la voie d'eau (bateaux industriels, bateaux de travail, bateaux de service, dragage, bateaux nettoyeurs) sont également concernés.

L'engagement fret fluvial s'adresse aux entreprises opérant les matériels définis ci-dessus.

Types de bateaux fluviaux		Linéaire de voies d'eau en France
Freycinet 38,5 m x 5,05 m – 250 CV 250 T à 360 T (TE 1,80 – 2,50 m)		Classe I (4015 km) TE : 1,80 à 2,20 m TA : 4 m
Campinois 55 à 65 m x 6,05 à 7 m – 550 CV 650 T – 750 T (TE 2,50 – 2,60 m)		Classe II (266 km) TE 2,50 m TA 4-5 m
Bateau et convoi « Canal du Nord » 60 m + 30 m x 5,70 m – 550 CV 750 T (TE 2,50 – 2,60 m)		Canal du Nord TE : 2,50 m TA : 4-5 m
DEK (« Dortmund-Ems Kanaal ») 67-80 m x 8,20 m – 800 CV 950 – 1100 T (TE 2,50 – 2,90 m)		Classe III (568 km) TE : 2,50 m TA : 4-5 m
RHK (« Rhein-Herne Kanaal ») 80-85 m x 9,50 m – 700 à 1000 CV 1350 – 1500 T (TE 2,50 – 2,80 m)		Classe IV (137 km) TE : 2,50 – 4,50 m TA : 5,20 – 7 m
Rhénan 95-110 m x 11,40 m – 1200 CV 2000 – 3000 T (TE 2,50 – 3,40 m)		Classe Va-Vb (247 km) TE : 2,50 – 4,50 m TA : 5,20 (Va) – 7 m (Vb)
Grand Rhénan 135 m x 11,40 m – 1900 CV 2500 – 3500 T (TE 2,50 – 3,40 m)		Classe Vb et VI (1621 km) TE : 2,50 – 4,50 m TA : 5,20 m (2 couches) 7,00 m (3 couches) 9,10 m (4 couches)
Convoi poussé 1 à 4 barges EUROPA II 100-185 m x 11,40 m 1 à 4 barges de 2000 à 2750 T chacune 2000 CV (4400T-2B) à 5700 CV (11000T-4B)		

Figure 2 : Les différents types d'automoteurs (VNF)

Bateau automoteur	Bateau pousseur
Capacité inférieure à 400 tonnes de port en lourd	Puissance inférieure à 880 kW
Capacité comprise entre 400 et 649 tonnes de port en lourd	Puissance supérieure ou égale à 880 kW
Capacité comprise entre 650 et 999 tonnes de port en lourd	
Capacité comprise entre 1000 et 1499 tonnes de port en lourd	
Capacité comprise entre 1500 et 2999 tonnes de port en lourd	
Capacité égale ou supérieure à 3000 tonnes de port en lourd	

Figure 3 : catégories de bateaux automoteurs et pousseurs

Un engagement fluvial passagers

Les matériels concernés sont l'ensemble des moyens de transport assurant le transport fluvial de passagers, défini comme un mode de déplacement terrestre par voie d'eau de navigation intérieure (canaux, voies navigables, fleuves, rivières...) permettant le transport de voyageurs.

Il peut s'agir des typologies de bateaux suivants : paquebots, péniches hôtels, bateaux promenade, bac, navette fluviale, ou coches nolisés.

L'engagement fluvial passagers s'adresse aux entreprises opérant les matériels définis ci-dessus, à l'exclusion des bateaux de plaisance privée.

TOURISME FLUVIAL					
Filières	 Paquebots	 Péniches hôtels	 Bateaux promenade	 Location de bateaux habitables	 Plaisance privée
Évolution de l'activité 2015-2016	- 5,3 % (nombre de nuitées vendues)	- 2,1 % (nombre de nuitées vendues)	- 15 %* (nombre de passagers)	+ 11,3 % (nombre de nuitées vendues)	- 3,7 % (évolution de la flotte)
Nombre de passagers	371 300	20 440	9 294 780**	115 540 (nombre de passagers estimé)	14 230 (nombre de bateaux)

* Évolution du nombre de passagers à périmètre constant 2016/2015.

** Valeur considérant un périmètre diarié en 2016 englobant la Nouvelle-Aquitaine et l'Occitanie.

Figure 4 : Extrait de Tourisme fluvial portait de filière, VNF, 2020

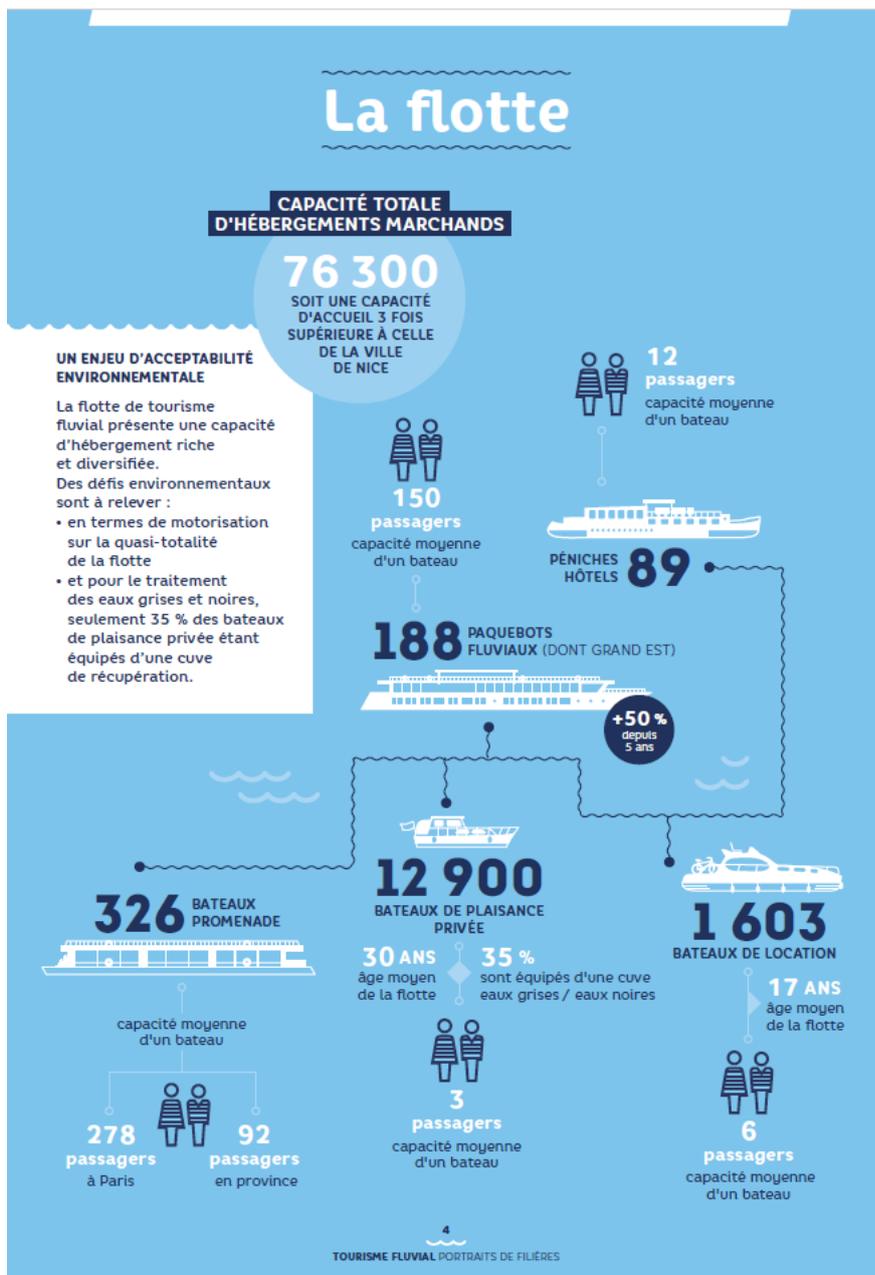


Figure 5 : Extrait de *Tourisme fluvial portrait de filière*, VNF, 2020

4

Les critères d'éligibilité et de recevabilité des candidatures

Les entreprises opérant les matériels définis ci-dessus sont éligibles au dispositif LOG-te fluvial.

Les entreprises candidates au dispositif LOG-te fluvial doivent constituer un dossier de candidature complet pour que la candidature soit recevable. Ce dossier de candidature est constitué de l'outil³d'engagement volontaire LOG-te dument complété⁴. L'outil d'engagement volontaire LOG-te appartient à l'ADEME.

³ Guide d'utilisation / Mode d'emploi de l'outil LOG-te fluvial : lien

⁴ Guide d'utilisation / Mode d'emploi de l'outil LOG-te ferroviaire : lien

Engagement fret fluvial

Critères d'éligibilité

Toutes les organisations opérant les matériels définis dans la partie « Un engagement fret fluvial » ci-dessus, en intégrant les transporteurs en compte propre, sont éligibles à l'engagement fret fluvial.

Les organisations concernées doivent être capables d'évaluer les consommations d'énergie associées au matériel opéré.

Critères de recevabilité

Les entreprises doivent aussi respecter les critères suivants :

- Périmètre d'engagement :
 - Géographique :
 - Origine ou destination du flux situé en France (ne pas inclure les flux internationaux purs) ;
 - Si des entreprises ou des groupes ont des filiales naviguant sur les voies d'eau hors France, les matériels concernés peuvent être intégrés.
 - Opérationnel (matériel) :
 - 100% des bateaux du périmètre géographique engagé doivent être déclarés dans l'engagement (données d'activités) ;
 - Les consommations des bateaux et les consommations d'électricité lors des branchements à quai sont comptabilisées
 - Organisationnel :
 - Un groupe qui s'engage et qui a plusieurs filiales doit engager l'ensemble de ses filiales éligibles ;
 - Une filiale peut s'engager seule si sa communication se limite à son périmètre d'engagement.
- Contenu de l'engagement
 - Nombre d'actions : 4 actions minimum dont au moins une sur l'axe 3 et une sur l'axe 4
 - Les axes d'actions proposés dans le catalogue de fiches actions sont les suivants

Axe 1 : Optimisation des engins de transport	Axe 2 : Mode de propulsion	Axe 3 : Organisation des flux	Axe 4 : Information, sensibilisation
--	----------------------------	-------------------------------	--------------------------------------

- Objectif de réduction final : 5 % minimum d'économie d'énergie
- Suivi de la mise en œuvre du plan d'action

Engagement fluvial passagers

Critères d'éligibilité

Toutes les organisations opérant les matériels définis dans la partie intitulée « Un engagement fluvial passagers » ci-dessus sont éligibles à l'engagement fluvial passagers.

Seul le transport de passagers est éligible, à savoir :

- La promenade fluviale : avec ou sans restauration ;
- Les croisières fluviales : paquebots fluviaux ou péniches-hôtels ;

- La mobilité (bac, navette fluviale, etc) ;
- Les locations de bateaux habitables ;
- L'évènementiel privatisation (bateaux promenade).
- Sécurité / administration : brigade fluviales, pompiers, etc.
- Activités sportives : ski nautique, encadrement activités sportives (aviron, voile)

La plaisance privée, du fait de l'impossibilité de mise en place d'actions, est exclue.

Les organisations concernées doivent être capables d'évaluer les consommations d'énergie associées au matériel opéré.

Critères de recevabilité

Les entreprises doivent aussi respecter les critères suivants :

- Périmètre d'engagement :
 - Géographique :
 - Flux avec départ ou arrivée en France ;
 - Si des entreprises ont des filiales naviguant sur les voies d'eau hors France, les matériels concernés peuvent être intégrés.
 - Opérationnel (matériel) :
 - 100% des bateaux du périmètre géographique engagé doivent être déclarés dans l'engagement (données d'activités) ;
 - Les consommations des bateaux et les consommations d'électricité lors des branchements à quai (optionnel) sont comptabilisées
 - Organisationnel :
 - Un groupe qui s'engage et qui a plusieurs filiales doit engager l'ensemble de ses filiales éligibles.
 - Une filiale peut s'engager seule si sa communication se limite à son périmètre d'engagement.
- Contenu
 - Nombre d'actions : 4 actions minimum dont au moins une sur l'axe 3 et une sur l'axe 4
 - Les axes d'actions proposés dans le catalogue de fiches actions sont les suivants

Axe 1 : Optimisation des engins de transport	Axe 2 : Mode de propulsion	Axe 3 : Organisation des flux	Axe 4 : Information, sensibilisation
--	----------------------------	-------------------------------	--------------------------------------

- Objectif de réduction final : 5 % minimum d'économie d'énergie
- Suivi de la mise en œuvre du plan d'action

Les étapes de l'engagement volontaire

Le dispositif LOG-te s'articule autour du process suivant.

La sensibilisation des entreprises

Cette phase consiste à la présentation du programme REMOVE, du dispositif LOG-te et des différentes phases, ainsi que la présentation méthodologique visant à l'accompagnement en vue de l'engagement volontaire. VNF, E2F et CPP ont en charge la sensibilisation les opérateurs fluviaux.

L'entreprise sensibilisée signe une attestation de sensibilisation.

L'adhésion

L'entreprise qui adhère au dispositif confirme sa volonté de construire un dossier d'engagement LOG-te et démarre la construction de son engagement.

L'entreprise doit nommer un interlocuteur désigné / responsable du projet, présenter les données nécessaires pour pouvoir s'engager, ainsi que de donner son accord pour constituer un dossier d'engagement. Cette phase se concrétise par une lettre d'adhésion par l'entreprise.

Une attention particulière doit être accordée sur ce que représente un engagement dans le dispositif LOG-te pour l'entreprise :

- Ressources humaines / financières à mobiliser,
- Temps à mobiliser par étapes,
- Données à collecter, ...

L'accompagnement

Une fois adhérente, l'entreprise doit réaliser, de façon autonome ou par le biais d'un accompagnement, le reporting de sa consommation énergétique sur une année initiale, et déterminer les actions visant à l'amélioration de sa consommation énergétique.

Préparation et prérequis

Pour s'engager dans le dispositif LOG-te fluvial, les entreprises doivent collecter et reporter dans les outils LOG-te de l'ADEME dédiés les données d'activité ci-dessous.

Les outils sont compatibles avec la norme ISO 14083, relative à la quantification et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre résultant des opérations des chaînes de transport⁵ des passagers et marchandises.

Engagement fret fluvial

Structure et utilisation du parc
Dénomination interne de l'entreprise
Type de bateaux Automoteur <400 t, Automoteur 400 - 649 t, Automoteur 650 – 999 t, Automoteur 1000 - 1499 t, Automoteur 1500 – 3000 t, Automoteur > 3000 t Pousseur 295 - 950 kW, Pousseur 590 - 880 kW, Pousseur > 880 kW
Nombre de bateaux
Energie principale

⁵ Notamment en définissant les Catégories d'opérations de transport (COT) à travers les outils dédiés et la segmentation de leurs matériels. COT : Groupe d'opérations de transport ayant des caractéristiques similaires. Cette donnée se présente sous la forme d'une liste déroulante. L'entreprise sélectionne la COT adaptée. Pour plus de détail, voir parties vertes des tableaux des données à renseigner dans le cadre des engagements fret fluvial, et fluvial passagers.

Structure et utilisation du parc

Type de fret (liste déroulante)⁶

- Vrac solide
- Vrac liquide
- Conteneurisé
- Fret limité en masse
- Fret limité en volume

Catégorie de taille de navire (liste déroulante)

- <50 m
- 50 m à 80 m
- 80 m à 110 m
- 110 m à 135 m
- >135 m

Configuration de navire (liste déroulante)

- Convoi poussé
- Navire individuel

Condition (liste déroulante)

- Température ambiante
- Température dirigée

Type de voie navigable (liste déroulante)

- Canal
- Rivière et fleuve
- Lac
- Estuaire

⁶ Concernant les parties vertes du tableau et les listes déroulantes, il conviendra de définir des règles du jeu pour cocher les cases (ex : voies prioritaires, % majoritaire)

Consommation d'énergie

Consommation de gazole non routier

Consommation d'autres carburant
(GTL, électricité, B100, etc.)

Conducteurs

Nombre de conducteurs (pilotes)

Données d'activité

Temps de fonctionnement moteur (consommation de bord + moteur auxiliaire compris)

Kilométrage total parcouru par l'ensemble des bateaux

Kilométrage total parcouru à vide

Taux de distance à vide moyen
(31% constitue la moyenne nationale)

Tonnage total transporté

Tonnes.km totales

Vitesse moyenne

Engagement fluvial passagers

Structure et utilisation du parc

Dénomination interne de l'entreprise

Type de bateaux

Paquebots, péniches hôtels, bateaux promenade, bac, navette fluviale, coches nolisés

Nombre de bateaux

Structure et utilisation du parc

Energie principale

Type d'opération de navire (liste déroulante)⁷

- Petit bateau à passagers
- Bateau promenade
- Péniche-hôtel
- Bateau de croisière avec hébergement
- Bateau restaurant
- Bateau de réception

Catégorie de taille de navire (liste déroulante)

- Transport uniquement
- Transport et autres prestations (restaurant, logement, etc.)

Type de voie navigable (liste déroulante)

- Canal
- Rivière et fleuve
- Lac
- Estuaire

Consommation d'énergie

Consommation de gazole non routier

Consommation de GTL

Consommation d'autres carburant (électricité, B100, etc.)

Pilotes

⁷ Concernant les parties vertes du tableau et les listes déroulantes, il conviendra de définir des règles du jeu pour cocher les cases (ex : voies prioritaires, % majoritaire)

Nombre de pilotes
Données d'activité
Temps de fonctionnement moteur (consommation de bord + moteur auxiliaire compris)
Kilométrage total parcouru par l'ensemble des bateaux
Kilométrage total parcouru à vide⁸
Taux de distance à vide moyen⁹
Nombre total de passagers transporté¹⁰
Si concerné, nombre total de nuitées
Passagers.km totaux
Vitesse moyenne
Nombre de rotation

La qualité des données d'activités peut être variable en fonction du niveau de maturité de l'entreprise. Il est également possible de procéder par échantillonnage et extrapolation.

Reporting des consommations énergétiques et des émissions de GES

Cette étape est cruciale dans l'engagement volontaire puisqu'elle constitue la base sur laquelle l'entreprise va s'engager à réduire ses consommations énergétiques.

Le reporting énergétique doit être réalisé dans l'outil dédié à LOG-te de l'ADEME. L'outil est accessible via le système d'information du programme ReMoVe sur le site du programme à cette adresse : <https://cee-remove.ademe.fr/>. L'entreprise doit se créer un compte et créer son dossier d'engagement. En cas de problématique technique liée à l'utilisation de l'outil, l'entreprise peut écrire à cette adresse : admin.remove@ademe.fr.

Cet outil permet de segmenter la flotte d'un opérateur, notamment sur les matériels et les carburants/énergies utilisés pour les faire fonctionner. Les consommations de toutes les énergies sont ramenées au kWh pour en faire une unité commune.

⁸ Recommandation de mettre en place un suivi de cet indicateur mais non obligatoire. Il peut permettre de mettre en évidence des bonnes pratiques de réduction et de mesurer les améliorations.

⁹ Idem note de bas de page précédente.

¹⁰ Non obligatoire

En renseignant dans l’outil dédié les données d’activités évoquées ci-dessus (voir partie Préparation et prérequis) l’entreprise réalise un diagnostic de ses consommations énergétiques sur une période de référence de 1 an (année N-1 en année N).

L’outil dédié permet de reporter l’année de référence et les années de suivi de l’engagement (4 années de reporting en tout : la période de référence et 3 années de suivi si l’engagement de l’entreprise est validé).

Plan d’actions de réduction de la consommation énergétique et des émissions de GES

Une fois le diagnostic effectué, l’entreprise devra sélectionner les actions qui lui seront proposées par le catalogue d’actions relatif au fluvial.

La sélection et la modélisation de ces actions (% de réduction de la consommation énergétique forfaitaire ou personnalisé, objectif de réalisation (ambition de l’action)) se fera à travers l’outil dédié.

Sur les actions de réduction, l’outil répond à 4 fonctions principales :

- Formaliser le choix des actions de réduction de l’organisation qui s’engage

3 - Plan d'action fluvial		
1 - Optimisation des bateaux (Axe 1 et Axe 2)		
Intitulé de l'action (libre si souhaité)	Action d'optimisation 1	Action d'optimisation 2
► Action		
Famille d'actions		
% de réduction de la consommation estimé		
Commentaire libre sur l'action		
► Groupe de véhicules concerné		
Type d'opération		

- Définir sur la durée d’engagement, le niveau prévisionnel d’avancement de l’action, et chiffrer un gain potentiel sur l’action sélectionnée

Objectifs de mise en place en P0	Objectif P1	Objectif P2	Objectif P3	Objectif P1	Objectif P2	Objectif P3
► Objectif de mise en place défini en P0 (en nombre de véhicules)						
Gain hypothétique de l'action en P3 par rapport à P0						

- Définir un objectif global de réduction à l’aide de l’ensemble des actions choisies

Axe d'action	Famille d'actions	Action spécifique	Engagement initial		Bilan de l'engagement			
			Gain hypothétique de kWh PCI/t.km évités (%)	Gain hypothétique de GES évités (% de gCO ₂ e/t.km)	Gain de kWh PCI/t.km évités en période de bilan P3 (%)	Gain GES évités en période de bilan P3 (% de gCO ₂ e/t.km)	Gain de kWh PCI évités en période de bilan P3	Gain GES évités en période de bilan P3 (tonne CO ₂ e)
PERIMETRE TOTAL			L'estimation des gains des actions portant sur le périmètre total est intégrée dans l'estimation de chaque groupe de véhicules.					
GRUPE DE VÉHICULES N°1			0%	0%				
GRUPE DE VÉHICULES N°2			0%	0%				
GRUPE DE VÉHICULES N°3			0%	0%				
GRUPE DE VÉHICULES N°4			0%	0%				
GRUPE DE VÉHICULES N°5			0%	0%				

	Gain hypothétique de kWh PCI/t.km évités (%)
	5%
Objectifs retenus →	5%

La prévision de mise en place d'actions à horizon 3 ans permet à l'entreprise d'estimer ses gains potentiels en kWh.

L'entreprise sera libre de définir son propre objectif de réduction de la consommation énergétique ensuite (qui sera retranscrit au sein de l'outil), sous réserve que ce dernier soit cohérent par rapport à l'objectif global de réduction de la consommation énergétique calculé par l'outil.

Un pourcentage de réduction de la consommation énergétique de 5 % minimum est fixé afin de garantir l'ambition minimale des engagements volontaires.

Ce seuil de réduction de la consommation énergétique de 5 % minimum fait partie des critères de recevabilité des candidatures des entreprises.

Pour ce faire, l'entreprise dispose d'un catalogue d'actions relatif au fluvial¹¹, qui est un élément clé de l'accompagnement des acteurs. Il permet en effet d'apporter des éléments concrets à l'opérateur pour l'aider dans ses choix pour améliorer sa performance énergétique.

Les fiches d'actions apportent des éléments concrets à l'entreprise pour l'aider dans ses choix pour améliorer sa performance énergétique.

¹¹ Lien vers le guide des fiches actions LOG-te fluvial.

Le livret des fiches actions présente des actions envisagées ou réalisées par des opérateurs en France ou à l'étranger.

Le livret a été construit afin d'être le plus opérationnel possible : il précise notamment les gains énergétiques et de GES générés par chaque action.

Les fiches d'actions constituent une base de réflexion.

Les entreprises peuvent rester sur ce périmètre comme s'appuyer sur ces éléments pour constituer leur propre plan d'actions.

Les actions sont regroupées par axes thématiques et détaillées par groupe de solutions

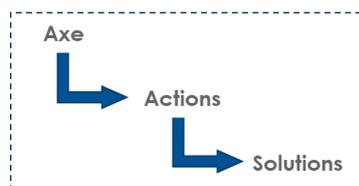


Figure 6 : organisation des fiches actions

Le dispositif LOG-te est un facilitateur et catalyseur d'idées et d'actions en faveur de l'efficacité énergétique : ce catalogue d'actions va leur permettre de formaliser leurs orientations, d'enclencher des réflexions et de découvrir de nouvelles pistes.

Cette étape permet à l'entreprise de se fixer un objectif global d'amélioration énergétique.

Le programme GATE (groupe d'appui pour la transition énergétique)

Le GATE a vocation à constituer une porte d'entrée dans la transition énergétique et dans le programme REMOVE.

Le programme GATE propose un accompagnement des transporteurs dans le verdissement de leur flotte à travers une étude de remotorisation de bateaux existants. Le programme GATE s'est structuré autour de deux grands principes : informer et accompagner les opérateurs sur les plans technique, réglementaire et financier (faciliter l'accès aux technologies) et développer la R&D propre aux spécificités des usages fluviaux.

Ces objectifs se sont notamment déclinés à travers l'accompagnement des transporteurs dans le verdissement de leur flotte en les mettant en relation avec un assistant à maîtrise d'ouvrage pour les aiguiller à chacune des étapes de leurs projets de remotorisation de bateaux existants :

- Information générale de premier niveau,
- Analyse personnalisée du fonctionnement du bateau et bilan énergétique,
- Conception et recommandations techniques détaillées,
- Rédaction d'un dossier réglementaire à destination de l'organisme de contrôle,
- Préparation et suivi des consultations des entreprises.

L'action est pertinente pour tous les domaines du transport fluvial.

Néanmoins, le GATE se concentre uniquement sur les solutions de remotorisation électriques ou hybrides (groupes électrogènes au GNR, carburant alternatif ou batteries, moteurs électriques,

hybridations parallèles). Les solutions dérogatoires à l'ES-TRIN telles que l'Hydrogène ou les solutions (bio)GNV ne sont pour l'instant pas intégrées au périmètre initial.

Validation de l'engagement volontaire

Dès lors que l'entreprise a finalisé sa phase d'accompagnement, sa candidature est présentée devant un comité, afin de valider son engagement volontaire. Cette phase se caractérise par la présentation des éléments suivants au comité : le périmètre d'engagement, le plan d'actions à mener et l'objectif en matière d'amélioration énergétique.

Les candidatures des entreprises seront présentées au sein du comité de validation LOG-te fluvial.

Le comité de validation LOG-te fluvial statue sur les candidatures des entreprises dans le dispositif lors des comités de validation prévus par ordre du jour.

Le comité de validation LOG-te fluvial est composé de :

- E2F, qui en assure la présidence et l'animation ;
- L'ADEME, porteur pilote ;
- VNF, porteur associé ;
- CPP, partenaire technique ;
- Du service chargé du climat et de l'efficacité énergétique à la direction générale de l'énergie et du climat au Ministère de la Transition énergétique ;
- De la sous-direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités au Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.



Figure 7 : Schéma et composition du comité de validation des candidatures LOG-te fluvial

Mise en œuvre et suivi de l'engagement

Si le comité de validation valide la candidature de l'entreprise, l'entreprise sera officiellement engagée dans LOG-te fluvial. Elle figurera dans la liste officielle des entreprises engagées, et se verra remettre un document officiel certifiant son engagement.

Les entreprises engagées dans le dispositif LOG-te devront reporter chaque année dans l'outil LOG-te de l'ADEME :

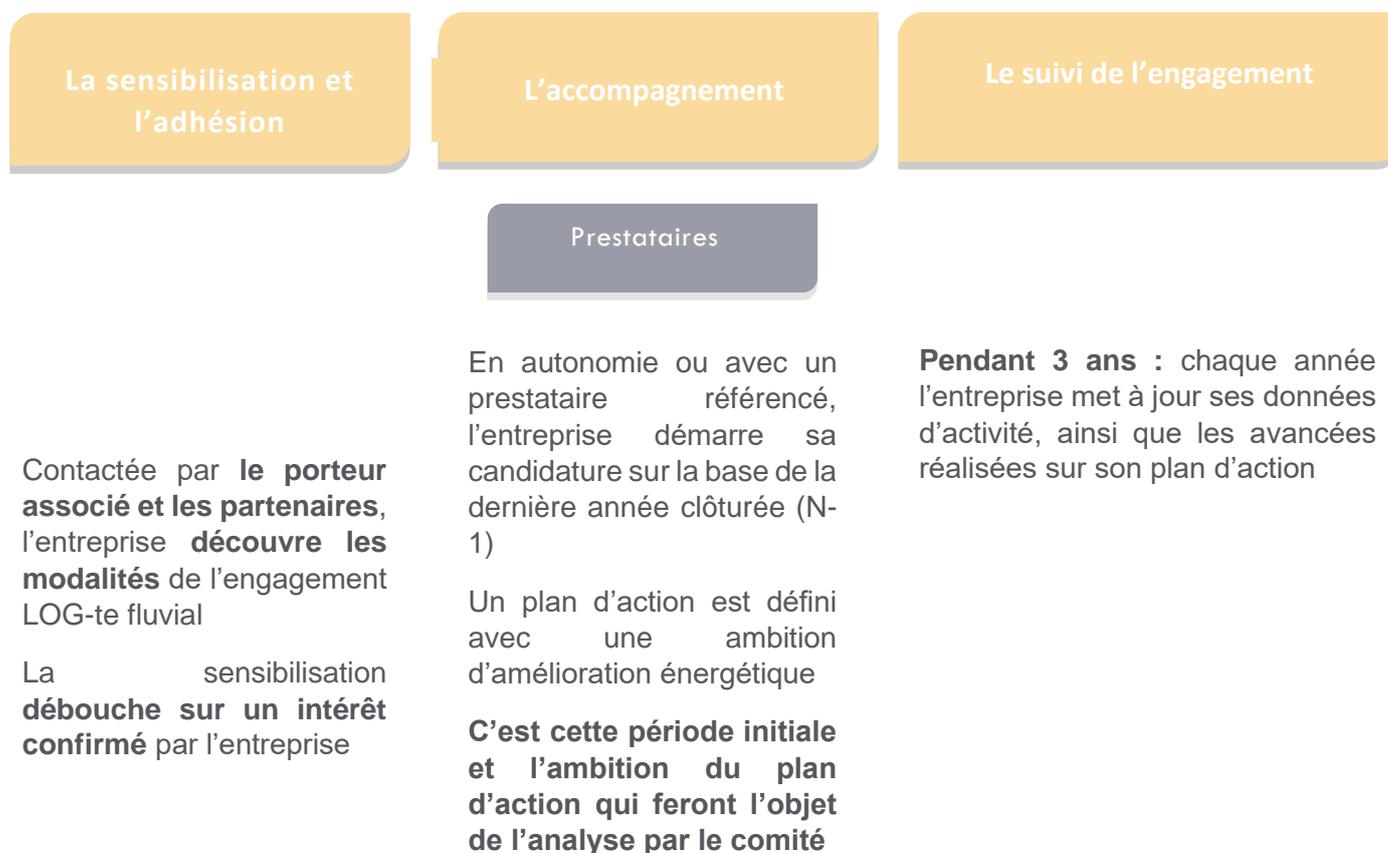
- L'évolution de leur périmètre d'engagement et les données d'activités liées permettant de calculer les consommations d'énergie et les émissions de GES,
- L'avancée du plan d'actions et les réductions de la consommation énergétique et d'émissions GES réalisées,

L'ensemble sera synthétisé afin d'avoir une lecture pluri annuelle de leur engagement.

L'entreprise devra mettre à jour son engagement chaque année de suivi dans un délai imparti, comme suit :

- Année N : période de référence de l'engagement analysée et validée par le comité,
- Année N+1, mise à jour avant le 31/03 de N+2,
- Année N+2, mise à jour avant le 31/03 de N+3,
- Année N+3, mise à jour avant le 31/03 de N+4.

Figure 8 : Schéma synthétique du parcours d'engagement volontaire LOG-te fluvial



La reconnaissance des entreprises engagées dans le dispositif LOG-te fluvial

L'entreprise a le droit, pendant la durée de son engagement, c'est-à-dire durant 3 ans (et au-delà en cas de réengagement) d'utiliser les supports de valorisation associés à la démarche afin de communiquer tant en interne qu'en externe sur ses engagements.

Les engagements des entreprises et les sanctions en cas de non-respect de ces derniers

Différents cas de figure peuvent remettre en cause l'engagement de l'opérateur fluvial dans le dispositif LOG-te :

- Le non-respect de la mise à jour de l'engagement dans le cadre du suivi annuel.
- L'utilisation par une entreprise, sur tout support que ce soit, de la marque LOG-te préalablement à la formalisation d'un premier engagement au titre de ce dispositif, ou pour une entreprise précédemment engagée au-delà de la période de 3 ans, pourra entraîner la suspension de toute instruction d'un dossier d'engagement pour une durée de 18 mois à compter de la constatation. Une période supplémentaire de 6 mois d'utilisation de la marque LOG-te au-delà des 3 ans pourra être tolérée pour les entreprises qui sont dans une démarche de réengagement.

Le COMOP LOG-te fluvial statuera sur les exclusions éventuelles d'entreprises du dispositif concerné.