



Guide général de l'engagement Volontaire LOG-te

Programme CEE ReMoVe

Secteur ferroviaire : traction, manœuvre et manutention

Version juin 2024

Table des matières

Le dispositif d'engagement volontaire LOG-te	3
Les programmes CEE.....	3
Le programme REMOVE	3
Le dispositif LOG-TE	3
Trois secteurs (ferroviaire - fluvial – maritime/portuaire).....	4
La maîtrise de la consommation d'énergie.....	5
Le contexte du secteur des transports en France.....	5
Le secteur ferroviaire	5
L'engagement volontaire des entreprises	6
La charte d'engagement volontaire.....	7
Le périmètre de l'engagement volontaire	7
Un engagement traction et manœuvre ferroviaire	7
Un engagement manutention.....	7
Les critères d'éligibilité des entreprises et les critères de recevabilité des candidatures des entreprises.	7
Engagement traction et manœuvre ferroviaire.....	8
Engagement manutention	9
Les étapes de l'engagement volontaire.....	9
La sensibilisation des entreprises	9
L'accompagnement.....	10
Préparation et prérequis.....	10
Reporting des consommations énergétiques et des émissions de GES	14
Plan d'actions de réduction de la consommation énergétique et des émissions de GES	14
Validation de l'engagement volontaire	16
Mise en œuvre et suivi de l'engagement.....	17
La reconnaissance des entreprises engagées dans le dispositif LOG-te ferroviaire	19
Les engagements des entreprises et les sanctions en cas de non-respect de ces derniers	19

Le dispositif d'engagement volontaire LOG-te

Les programmes CEE

Le dispositif d'engagement volontaire LOG-te fait partie du programme REMOVE qui est financé par les certificats d'économies d'énergie (CEE).

Le dispositif des 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.

Ce guide général de l'engagement volontaire LOG-te ferroviaire 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 démarche d'engagement volontaire, le rôle de chaque acteur, et les critères à respecter.

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)

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 permet 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.

Trois secteurs (ferroviaire - fluvial – maritime/portuaire)

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

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

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

Le dispositif LOG-te ferroviaire est composé des acteurs suivants : l’ADEME en tant que porteur pilote, l’UTP en tant que porteur associé, et les partenaires SNCF Réseau, le GNTC, l’AFRA et Objectif OFP. L’Etat est représenté par le Ministère de la Transition énergétique et le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

- L’ADEME apporte son expertise technique et méthodologique.
- L’UTP a la charge de piloter / coordonner l’animation du dispositif LOG-te pour le ferroviaire.
- Le GNTC, l’AFRA, SNCF Réseau et Objectif OFP participent également à la mise en œuvre de LOG-te ferroviaire.

On distingue au sein de LOG-te ferroviaire deux types d’engagement : un engagement sur la traction et la manœuvre ferroviaire, l’autre sur la manutention ferroviaire (incluant la manutention dans le cadre du transport combiné rail route et/ou fleuve route et tout autre manutention dans le cadre d’opérations de transport ferroviaire en conventionnel).

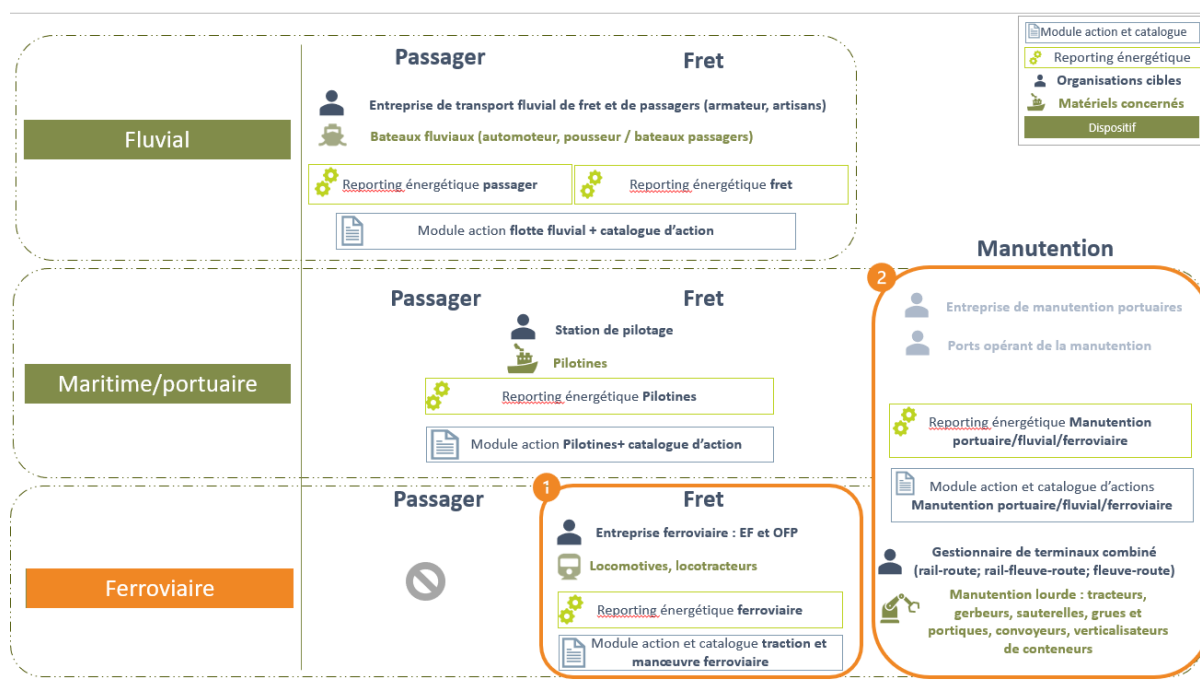


Figure 1 : périmètres et cibles du dispositif LOG-te (encadrés orange : ferroviaire)

L'engagement LOG-te ferroviaire traction et manœuvre comprend des outils d'engagements et des fiches actions spécifiques.

L'engagement LOG-te manutention comprend des outils d'engagement et des fiches actions identiques à ceux de LOG-te manutention maritime/portuaire.

Le présent guide est relatif au secteur ferroviaire.

La maîtrise de la consommation d'énergie

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 ferroviaire

À fin 2022 le fret ferroviaire concerne 10,4 % des tonnes-kilomètres transportées¹.

Le % des voies électrifiées est de 71 %².

Le Gouvernement souhaite redynamiser ce mode de transport, et a ainsi lancé en 2021 une stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire.

L'objectif de cette stratégie est de doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030, en passant de 9 % (en 2019) à 18 %. À plus long terme, l'État se donne l'objectif d'atteindre une part modale pour le fret ferroviaire de 25 % à l'horizon 2050.

En développant un cadre d'engagement volontaire pour mobiliser les réductions de consommation énergétique des acteurs du ferroviaire, le dispositif LOG-te apporte des éléments factuels supplémentaires à la performance environnementale de ce mode massifié.

Cet axe de travail est d'ailleurs identifié dans le thème 5 de l'axe 1 de la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire : « faire du fret ferroviaire un mode de transport 100 % écologique et fiable ».

¹ Chiffres clés du transport- Édition 2024

² Le bilan des marchés de transport ferroviaire français 2022_Autorité de régulation des transports

L'engagement volontaire des entreprises

Le dispositif d'engagement volontaire « LOG-te » est une démarche globale et structurante pour les entreprises.

Cette démarche vise à :

- Optimiser l'amélioration énergétique des transports massifiés ferroviaires ;
- 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 et cela permet :

- Une réduction de ses consommations d'énergie 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 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 et de performance en matière de gaz à effet de serre sur une année de référence ;
- Définir un plan d'actions visant à l'amélioration énergétique et de performance en matière de gaz à effet de serre ;
- 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 ferroviaire porte sur le transport ferroviaire de fret et/ou sur l'activité de manutention associée².

Le transport ferroviaire de voyageurs n'est pas inclus dans le dispositif LOG-te.

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

Un engagement traction et manœuvre ferroviaire

L'engagement LOG-te traction et manœuvre ferroviaire est éligible aux entreprises ferroviaires (EF).

Les matériels roulants concernés sont les engins moteurs ferroviaires (locomotives et locotracteurs de tous types).



Figure 2 : locomotive électrique



Figure 3 : locomotive thermique



Figure 2 : locotracteur

Un engagement manutention

L'engagement LOG-te manutention est éligible aux gestionnaires de terminaux combinés.

Les matériels concernés sont les moyens de manutention horizontale et verticale : reachstaker, portique, grue mobile, grue fixe, chargeuses sur pneus, autres (engin de manutention rail-route, etc.)



Chariots grande capacité



Porte-conteneurs



Reachstackers

Les critères d'éligibilité des entreprises et les critères de recevabilité des candidatures des entreprises.

Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures (opérant pour le transport de fret ou pour des travaux), et les gestionnaires de terminaux combinés sont éligibles au dispositif LOG-te ferroviaire.

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

Un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire qui achemine uniquement et à titre propre des marchandises pour des travaux n'est pas éligible.

Les entreprises candidates au dispositif LOG-te ferroviaire doivent constituer un dossier de candidature complet pour que leurs candidatures soient recevables. Ce dossier de candidature est constitué de l'outil d'engagement volontaire LOG-te dûment complété³. L'outil d'engagement volontaire LOG-te appartient à l'ADEME.

Engagement traction et manœuvre ferroviaire

Critères d'éligibilité

Toutes les entreprises exploitant les matériels roulants définis dans la partie intitulée « Un engagement traction et manœuvre ferroviaire » ci-dessus sont éligibles à l'engagement traction et manœuvre ferroviaire.

En particulier, les entreprises qui réalisent des acheminements pour les besoins de l'infrastructure sont aussi éligibles, à l'exclusion des travaux / chantiers.

Les entreprises 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 : l'ensemble des flux nationaux (point de départ et d'arrivée en France) ;
 - Opérationnel (matériel) :
 - 100% des locomotives/locotracteurs du périmètre géographique engagé doivent être déclarés dans l'engagement (données d'activités) ;
 - Sur ce sujet, des exceptions pourront être étudiées au cas par cas par le comité de validation dans la mesure où elles sont justifiées et documentées par l'entreprise.
 - Organisationnel :
 - Un groupe qui s'engage et qui a plusieurs filiales doit engager l'ensemble de ses filiales éligibles pour communiquer au nom du groupe.
 - 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 1 et une sur l'axe 2
 - Les axes d'actions proposés dans le catalogue de fiches actions sont les suivants



Axe 1 : Optimisation du plan de transport

Axe 2 : Information, sensibilisation

Axe 3 : Optimisation du système

Axe 4 : Mode de propulsion des engins

- Objectif de réduction final : 5 % minimum d'économie d'énergie
- Suivi de la mise en œuvre du plan d'action et réalisation de reporting annuels dans les outils LOG-te dédiés

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

Engagement manutention

Critères d'éligibilité

Toutes les entreprises exploitant les matériels définis dans la partie intitulée « Un engagement manutention » ci-dessus sont éligibles à l'engagement manutention, en intégrant les manutentionnaires en compte propre.

Les opérations de manutention concernées sont les opérations ayant lieu sur une plateforme multimodale (les cours de marchandises, les débords sont considérés comme une plateforme multimodale) :

- Opérations de chargements/déchargements entre les moyens de transport
- Opérations de transfert sur un terminal multimodal

Les activités de manutention liées aux entrepôts sont exclues.

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

Critères de recevabilité

Les entreprises doivent aussi respecter les critères suivants :

- Périmètre d'engagement :
 - Géographique : seuls les sites basés sur le territoire français sont inclus dans le périmètre d'analyse ;
 - Opérationnel (matériel) : 100% des moyens matériels du périmètre géographique engagé doivent être déclarés dans l'engagement (données d'activités) ;
 - Organisationnel :
 - Un groupe qui s'engage et qui a plusieurs filiales doit engager l'ensemble de ses filiales éligibles pour communiquer au nom du groupe.
 - Une filiale peut s'engager seule si sa communication se limite à son périmètre d'engagement.
- Nombre d'actions : 4 actions minimum dont 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 manutention

Axe 2 : Mode de propulsion des engins de manutention

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 et réalisation de reporting annuels dans les outils LOG-te dédiés

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.

Tout au long de cette phase, les acteurs du dispositif LOG-te ferroviaire devront s'assurer de la sensibilisation des entreprises.

L'entreprise sensibilisée signe une attestation de sensibilisation au terme de cette phase.

L'entreprise qui veut aller plus loin confirme sa volonté de construire un dossier d'engagement LOG-te et démarre la construction de son engagement.

L'entreprise doit nommer un Chef de projet, disposer des données nécessaires (listées dans le paragraphe d) Préparation et prérequis ci-dessous) pour pouvoir s'engager, ainsi que donner son accord pour constituer un dossier d'engagement.

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

L'entreprise doit réaliser, de façon autonome ou par le biais d'un accompagnement le reporting de sa consommation énergétique sur une année de référence, et déterminer les actions visant à l'amélioration de sa consommation énergétique et de sa performance environnementale.

Les acteurs du dispositif LOG-te ferroviaire ont la charge de l'accompagnement des gestionnaires de terminaux combinés et des entreprises ferroviaires.

Préparation et prérequis

Pour s'engager dans le dispositif LOG-te ferroviaire, les entreprises doivent collecter et reporter dans les outils LOG-te de l'ADEME dédiés les données d'activité présentées ci-dessous. Les données portent une période de 12 mois (sur une année civile ou sur 12 mois glissants). Certaines données sont obligatoires : la quantité d'énergie consommée annuellement et les t.km réalisés sur la période.

Les outils sont alignés avec les exigences de 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 transport⁴.

Engagement traction et manœuvre ferroviaire

Structure et utilisation du parc – définition d'un groupe de véhicules
Dénomination interne de l'entreprise
Nombre de locomotives
Energie principale

⁴ 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 traction et manœuvre ferroviaire, et manutention.

Structure et utilisation du parc – définition d'un groupe de véhicules

Type d'opération (liste déroulante)

- Transport de fret longue distance : train bloc
- Transport de fret longue distance : wagon isolé
- Transport de fret longue distance : wagon intermodal
- Transport de fret courte distance (prestations d'acheminement ou de desserte)

Type de fret (liste déroulante)

- Moyen/mixte
- Conteneurisé/caisses mobiles
- Vrac solide
- Vrac liquide
- Transport de véhicules
- Semi-remorques
- Autres

Condition (liste déroulante)

- Température ambiante
- Température dirigée

Propulsion (liste déroulante)

- Moteur électrique : système électrique fixe (caténaire)
- Moteur électrique : stockage d'énergie par batterie
- Moteur électrique : génération d'électricité par pile à combustible
- Moteur à combustion
- Autres

Consommation d'énergie

Consommation annuelle d'électricité de traction

Consommation annuelle d'énergies autres de traction

Consommation d'énergie

(GNR, B100, etc.)

Conducteurs

Nombre de conducteurs

Données d'activité

Trains-kilomètres (kilométrage total parcouru par l'ensemble des véhicules les trains)

Kilométrage total parcouru à vide

Taux de distance à vide moyen

Tonnes-kilomètres nettes totales

Vitesse moyenne (en déduisant les stationnements en parcours)

i. Engagement manutention

Structure et utilisation du parc

Dénomination interne de l'entreprise

Type de matériel

Reach Staker, portique, grue mobile, grue fixe, chargeuses sur pneus, autres

Nombre total d'engins

Energie principale

Structure et utilisation du parc

Processus

- Transbordement de fret uniquement
- Transbordement et stockage de fret

Type de fret

- Moyen/mixte
- Conteneurisé/caisses mobiles
- Palettisé
- Marchandises diverses
- Vrac solide
- Vrac liquide
- Transport de véhicules
- Autres

Condition

- Température ambiante
- Température dirigée

Consommation d'énergie

Consommation de GNR

Consommation d'électricité

Autres carburants alternatifs

Conducteurs/grutiers

Nombre de conducteurs

Données d'activité
Heures de fonctionnement
Nombre d'opérations
Tonnes chargées/déchargées (brutes)

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 ou les énergies utilisées pour les faire fonctionner. Les consommations de toutes les énergies sont ramenées au kWh pour en faire une unité commune.

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 et des émissions de GES sur une année de référence P0.

Le reporting énergétique doit être réalisé sur la dernière année civile en cours ou sur les 12 mois glissants. Par exemple : une entreprise qui s'engage en 2024 doit prendre 2023 comme année de référence.

De manière exceptionnelle, il est possible d'utiliser les données d'activité de l'année précédant l'année de référence pour réaliser le diagnostic énergétique. Si c'est le cas, l'entreprise doit le préciser de manière explicite dans la partie note de son dossier d'engagement.

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).

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

Une fois le diagnostic effectué, l'entreprise pourra sélectionner les actions qui lui seront proposées par les deux catalogues d'actions relatifs au ferroviaire (traction et manœuvre ferroviaire, et manutention). L'entreprise peut aussi proposer des actions non répertorié dans le guide et dans ce cas elle devra proposer et documenter un gain énergétique associé, sauf s'il s'agit d'une action qualitative.

La sélection et la modélisation de ces actions (% de réduction de la consommation énergétique forfaitaire ou personnalisé, objectif de réalisation) se fera à travers l'outil ADEME 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

Intitulé de l'action (libre si souhaité)	Automatisation arrêt moteur
► Action	Start & Stop
Famille d'actions	FA Opt. 2 : Modernisation des anciens trains
% de réduction de la consommation estimé	5%
► Groupe de véhicules concerné	Groupe de véhicules n°1
Nom du groupe de véhicule	Activité Nord-Ouest

- Définir sur la durée d'engagement, le niveau prévisionnel d'avancement de l'action

Objectifs de mise en place en P0	Objectif P0	Objectif P1	Objectif P2	Objectif P3
► Objectif de mise en place pendant la P0	0	3	5	9
Objectif de véhicules impactés par l'action sur la période (%)	0%	25%	50%	75%

- Chiffrer un gain potentiel sur l'action sélectionnée

Objectifs de mise en place en P0	Objectif P0	Objectif P1	Objectif P2	Objectif P3
► Objectif de mise en place pendant la P0	0	3	5	9
Objectif de véhicules impactés par l'action sur la période (%)	0%	25%	50%	75%
Gain hypothétique de l'action en P3 (%)	3,75%			
Gain hypothétique de l'action en P3 (kWh PCI)	991 kWh PCI			
Gain hypothétique de l'action en P3 (kg CO2e)	151kg CO2e			

- 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	
			Gain hypothétique de kWh PCI évités	Gain hypothétique de GES évités (kgCO2e)
Axe 1 « Optimisation de l'engin de transport »	FA Opt. 2 : Modernisation des anciens trains	Start & Stop	991	151
	FA Opt. 2 : Modernisation des anciens trains	FA Opt. 2 : Modernisation des anciens trains	281	15
	FA Opt. 3 : Freinage régénératif	Freinage régénératif	3925	1264

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 (cf. ci-dessous Objectifs retenus). Le minimum défini par le dispositif pour s'engager étant de 5 %.

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

Pour ce faire, l'entreprise dispose de deux catalogues d'actions (traction et manœuvre ferroviaire, et manutention)⁵, qui sont un élément clé de l'accompagnement des acteurs. Ils permettent en effet d'apporter des éléments concrets à l'opérateur pour l'aider dans ses choix pour améliorer sa performance énergétique.

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

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

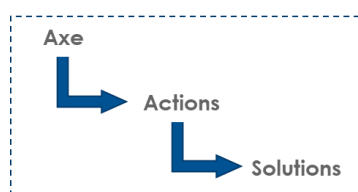


Figure 3 : organisation des fiches actions

Le dispositif LOG-te est un facilitateur et catalyseur d'idées et d'actions en faveur de l'efficacité énergétique : ces deux catalogues d'actions vont 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.

Validation de l'engagement volontaire

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

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

- L'UTP, qui en assure la présidence et l'animation ;
- L'ADEME, porteur pilote ;
- SNCF Réseau, AFRA, GNTC, Objectif OFP ;

⁵ Lien vers le guide des fiches actions LOG-te ferroviaire et manutention.

- 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 6 : 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, cette dernière sera officiellement engagée dans LOG-te ferroviaire. Elle figurera dans la liste officielle des entreprises engagées et se verra remettre un document officiel attestant de son engagement volontaire : la charte d'engagement volontaire.

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

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

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

L'entreprise devra mettre à jour son engagement annuellement, dans un délai imparti comme suit :

- Année P0 : période de référence de l'engagement analysée et validée par le comité de validation,
- Année P1, mise à jour avant le 31/03 de P2,
- Année P2, mise à jour avant le 31/03 de P3,
- Année P3, mise à jour avant le 31/03 de P4.

Le parcours d'engagement LOG-te

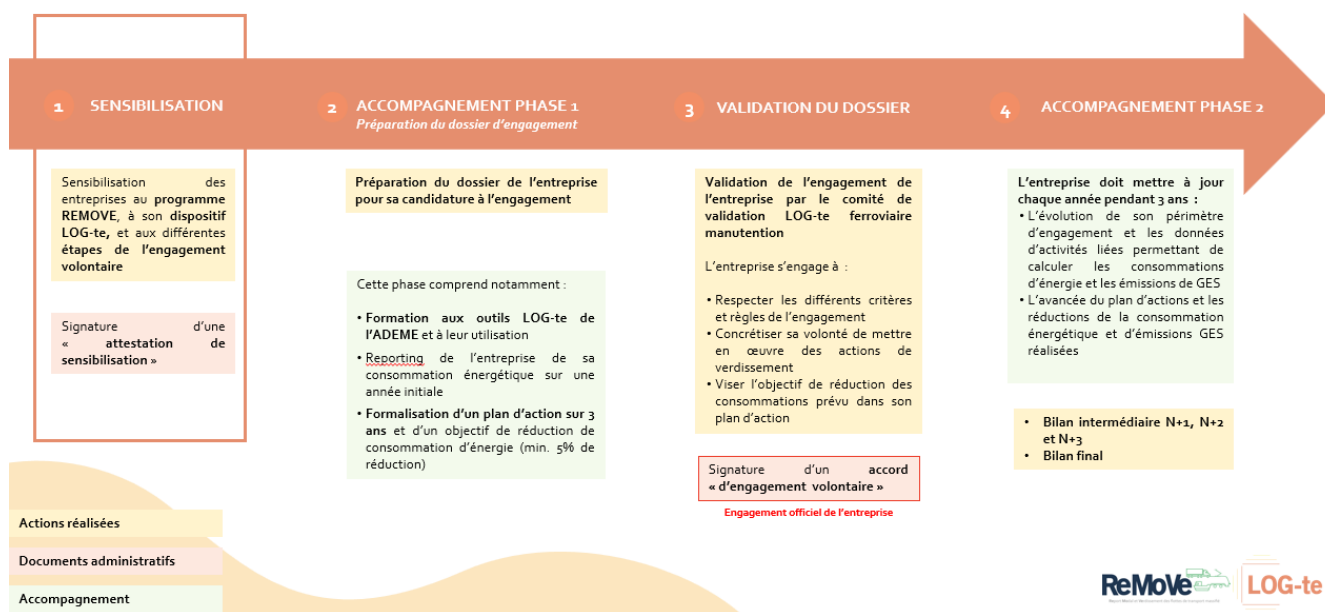


Figure 7 : Schéma synthétique du parcours d'engagement volontaire LOG-te ferroviaire

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

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

Pour l'aider à valoriser son engagement, un kit de communication sera remis à l'entreprise.

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'entreprise 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 ferroviaire statuera sur les exclusions éventuelles d'entreprises du dispositif concerné.