

GUIDE A LA REDACTION D'UN CAHIER DES CHARGES

A destination des maîtres d'ouvrage collectivités, administrations, entreprises.

CAHIER DES CHARGES **DIAGNOSTIC D'OPTIMISATION DE FLOTTE DE VEHICULES**

COLLECTION DES CAHIERS DES CHARGES
D'AIDE A LA DECISION

SOMMAIRE

PREAMBULE.....	3
1 - PERIMETRE ET OBJECTIFS DU DIAGNOSTIC.....	4
1.1 - PREAMBULE.....	4
1.2 - PERIMETRES.....	4
1.3 - OBJECTIFS.....	4
2 - ENGAGEMENTS ET PROFIL DU PRESTATAIRE.....	5
3 - DESCRIPTION DE LA PRESTATION	5
4 - MODALITES DE REALISATION DU DIAGNOSTIC	6
4.1 - COLLECTE EN AMONT DES DONNEES.....	6
4.2 - VISITE DU SITE ET INVESTIGATIONS	6
4.3 - REALISATION DU DIAGNOSTIC ET REDACTION DE SON RAPPORT	7
4.4 - PRESENTATION INTERACTIVE DU DIAGNOSTIC DES PRECONISATIONS ET FINALISATION DU RAPPORT.....	7
5 - COUT DE LA PRESTATION.....	8

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Tableur de synthèse de la solution initiale	9
Annexe 2 : Fiche synthèse.....	10

PREAMBULE

Le Secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre en France. Aujourd'hui plus de 30% des émissions totales lui sont attribuées. Ce secteur représente également un enjeu sanitaire majeur : l'étude de Santé Publique France (juin 2016) estime que la pollution de l'air extérieur aux seules particules fines serait responsable en France de 48 000 décès par an.

Il est également responsable d'impacts importants sur la biodiversité, les rendements agricoles et le bâti.

Le trafic routier est le principal contributeur puisqu'il représente à lui seul 94% des émissions de CO2 des transports.

Les objectifs européens de réduction des émissions de gaz à effet de serre et leur transcription dans la loi française, impliquent que les collectivités et les entreprises s'intéressent aux moyens de réduire leurs émissions et mettent en place des actions dans les domaines les plus impactant, avec la préoccupation de préserver la santé des citoyens.

En plus de la réflexion qui doit être menée pour agir sur le nombre de déplacements motorisés, il s'agit pour les collectivités et les entreprises de trouver des solutions à court et moyen termes pour réduire les impacts environnementaux des véhicules motorisés, à commencer par leurs propres flottes.

Sur le sujet plus spécifique de la qualité de l'air, la France fait actuellement l'objet d'un contentieux de l'Union européenne pour non-respect de la directive sur la qualité de l'air sur les PM10 et les NOX. En octobre 2019, la France a été condamnée par la Cour de justice européenne pour non-respect des valeurs limites dans l'air ambiant pour le dioxyde d'azote (NO2) et insuffisance des plans d'actions. À ce contentieux européen, vient s'ajouter un contentieux devant la juridiction française (décision du Conseil d'Etat). Cette situation pourrait évoluer plus drastiquement du fait de l'intention de la commission européenne annoncée le 11 décembre 2019 dans le cadre de son « pacte vert pour l'Europe » de « réviser [à la baisse] les normes en matière de qualité de l'air afin de les aligner davantage sur les recommandations de l'OMS ».

De plus, la loi sur la transition énergétique et sur la croissance verte de 2016 imposait le verdissement des flottes de véhicules. La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 26 décembre 2019 renforce cet engagement via les articles 76 et 77 :

- les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les entreprises nationales pour leurs activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, **un parc de plus de 20 véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes**, à acquérir ou à utiliser lors du renouvellement du parc : des véhicules à faibles émissions dans la proportion minimale : « 1° De **20 % de ce renouvellement jusqu'au 30 juin 2021** ; « 2° De **30 % de ce renouvellement à partir du 1er juillet 2021**.
- les collectivités territoriales et leurs groupements, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la métropole de Lyon, lorsqu'ils gèrent directement ou **indirectement un parc de plus de vingt autobus et autocars pour assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande**, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de **50 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2020** puis en totalité à partir du 1er janvier 2025, des autobus et des autocars à faibles émissions définis en référence à des critères fixés par décret selon les usages desdits véhicules, les territoires dans lesquels ils circulent et les capacités locales d'approvisionnement en sources d'énergie.
- Les entreprises qui gèrent directement ou indirectement, au titre de leurs activités relevant du secteur concurrentiel, **un parc de plus de cent véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes** acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement annuel de leur parc, des véhicules définis au V de l'article L. 224-7 dans la proportion minimale : « 1° De **10 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2022** ; « 2° De **20 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2024** ; « 3° De **35 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2027** ; « 4° De **50 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2030**.
- Les entreprises qui gèrent directement ou indirectement, au titre de leurs activités relevant du secteur concurrentiel, **un parc de plus de cent cyclomoteurs et motocyclettes légères, de puissance maximale supérieure ou égale à 1 kilowatt**, acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement annuel de leur parc, des véhicules définis au troisième alinéa de l'article L. 318-1 du code de la route dans la proportion minimale définie aux 1° à 4° du présent article. « **Sont pris en compte dans l'évaluation de la taille du parc géré par une entreprise les véhicules gérés par ses**

filiales dont le siège est situé en France ainsi que les véhicules gérés par ses établissements situés en France.

Les véhicules à faibles émissions au sens du présent article sont les véhicules produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés en référence à des critères définis par décret.

1 - PERIMETRE ET OBJECTIFS DU DIAGNOSTIC

1.1 - Préambule

Ce diagnostic constitue une première étape pour traiter le sujet de la mobilité et des flottes de véhicules. Pour un travail plus approfondi, et si le commanditaire est à même de mettre à disposition un suivi humain sur cette thématique, l'ADEME préconise de s'engager sur l'outil Mobilipro: <https://nouvelle-aquitaine.ademe.fr/offre-ademe/mobilite-et-transport/mobilipro-optimiser-les-deplacements-professionnels>.

1.2 - Périmètres

- Sont concernées : les flottes constituées de tous les véhicules possédés ou loués par la structure : véhicules de société (« fonction » ou « service »), véhicules utilitaires légers (VUL), 2 roues motorisés, vélo/VAE, poids lourds et véhicules spécifiques (véhicules dont la consommation est suivie en litres/heure comme les balayeuses, tondeuses, etc.).
Ne sont pas concernées : les flottes des structures dont l'activité est spécifique au transport de marchandises ou de voyageurs. Pour ces dernières, le programme EVE (dont fait partie « Objectif CO2 ») leur est destiné : <https://www.eve-transport-logistique.fr/>
- Sont concernées : les déplacements effectués par les véhicules possédés/loués par l'entreprise.
Ne sont pas concernés : les déplacements « domicile-travail » effectués par les salariés avec leur véhicule personnel.

1.3 - Objectifs

Le présent cahier des charges précise le contenu et les modalités de réalisation de ce diagnostic qui sera effectué par un prestataire extérieur à l'établissement. Ce document rappelle notamment les investigations à mener et les données minimales que le prestataire doit restituer aux gestionnaires des flottes concernées.

Le diagnostic de flotte, objet du présent cahier des charges, se basera sur une analyse des données disponibles et sur une étude complémentaire sur site. Il devra permettre de :

- optimiser techniquement et économiquement la flotte
- réduire la pollution de l'air (NOx et PM) émis par les véhicules de la structure
- diminuer les gaz à effets de serre (GES) générés par les déplacements de la structure
- réduire les consommations de carburant des déplacements réalisés par la structure (hors déplacement domicile-travail),

Ces améliorations pourront provenir d'actions sur :

- l'optimisation de l'intensité d'usage de la flotte ;
- la révision du nombre et des modèles de véhicules composant le parc et une extrapolation du TCO à venir (économique et fiscal) ;
- le renouvellement du parc avec des « véhicules faibles émissions » ;
- la promotion et le déploiement de l'éco-conduite ;
- le développement d'autres modes de déplacement (actifs, partagés).

Le prestataire s'attachera à évaluer au mieux les gains environnementaux (qualité de l'air et émission de GES), énergétiques (consommation) et financiers. Il s'attachera également à en chiffrer les conditions organisationnelles, économiques et humaines de réalisation.

2 - ENGAGEMENTS ET PROFIL DU PRESTATAIRE

Engagement du prestataire : afin que le maître d'ouvrage bénéficie d'un regard d'expert extérieur à l'entreprise, le diagnostic devra être réalisé par un intervenant ci-après dénommé « le prestataire », ayant la compétence nécessaire et les références attestant de ces compétences.

De plus, dans un souci de qualité, le prestataire s'attachera à respecter les règles suivantes :

1. Suivre une démarche rigoureuse explicitée et justifiée dans ses rapports d'études ;
2. Etre exhaustif dans ses recommandations et fournir toutes les informations objectives nécessaires au maître d'ouvrage pour décider des suites à donner ;
3. Ne pas privilégier a priori un type d'énergie ni certaines modalités de fourniture d'énergie ;
4. Etre indépendant de tout fournisseur de solutions de biens technologiques ou de services de mobilité.

Lors de ce diagnostic, le prestataire fera l'analyse de l'existant, en prenant en compte tous les aspects relatifs à la gestion du parc et aux déplacements. L'identification et la quantification des gains potentiels seront notamment effectuées en utilisant les données de consommation réelles des véhicules et les émissions estimées relatives à la qualité de l'air (NO_x, PM 10 / PM 2,5) ou aux gaz à effet de serre.

Profil du prestataire : le prestataire devra présenter des expériences dans le domaine de la planification de la mobilité et avoir au moins une référence en plan de déplacements ou en diagnostic de flotte. Il devra également être en mesure de calculer les impacts environnementaux et économiques des propositions qui seront faites.

Enfin, il devra présenter des capacités d'animation afin d'être capable d'impliquer au maximum le commanditaire dans cette étude, et notamment lors du temps final d'échanges/validation du plan d'actions.

3 - DESCRIPTION DE LA PRESTATION

La prestation de diagnostic de flotte s'attachera à atteindre les 7 objectifs suivants :

1. Optimiser la flotte de véhicules (en nombre et en typologie) selon les besoins.
2. En lien avec l'usage des véhicules, des offres d'avitaillement du territoire et de la présence éventuelle d'une zone à faibles émissions, proposer un plan de conversion/renouvellement de la flotte en véhicule faibles émissions (vélo, électrique, BioGNV, GNV, H2) pour répondre à la réglementation (Article 76 et 77 de la LOM) et aller au-delà.
3. Identifier et proposer des actions permettant de développer :
 - les modes actifs : vélos, vélos à assistance électrique, vélos cargo, marche)
 - le covoiturage en entreprise : logiciels de réservation-partage des véhicules de service pour les trajets inter-sites comme 7è Sens (<https://www.covoiturage-entreprise.com/>) ou Civivo (<https://pro.mobicoop.fr/>) ;
 - L'autopartage : avec l'aide de sociétés telles que CITIZ ou CLEM, proposer des véhicules de service sur la semaine ou uniquement du vendredi soir au lundi matin, au bénéfice des salariés ou des acteurs locaux.
4. Calculer les temps de retour complet (sinistralité, achat, assurance, entretien, contrôle technique) pour évaluer quelle modalité adopter (location, achat, ...) par type d'usage/de véhicule.
5. Expliquer l'enjeu de l'éco-conduite et promouvoir ce type de pratique auprès du bénéficiaire. Des outils (formation, simulateur,...) existent pour développer l'éco-conduite (exemple : <https://guide.flotauto.com/rubrique/fleet-management-conseil-mobilite-durable> et certains outil <http://www.gecoair.fr/home/> soutenu par l'ADEME via les CEE).
6. Proposer des outils de gestion de flotte et des indicateurs de suivi en lien avec les consommations, la qualité de l'air et la sécurité routière.
7. Evaluer les mesures proposées en potentielles économies d'énergie, réductions des émissions atmosphériques du parc et d'économie financière (temps de retour).

Les préconisations du prestataire pourront être classées en **trois catégories** :

1. Actions immédiates et sans regrets : permettant une optimisation ne nécessitant aucun ou un faible investissement (quelques centaines d'euros).
2. Actions prioritaires : à mener à court terme car ayant un potentiel énergétique et environnemental élevé et répondant aux attentes de la réglementation
3. Actions utiles : à mettre en œuvre mais pouvant être différée.

Le prestataire pourra, le cas échéant, adapter son intervention en fonction des singularités de la flotte de véhicules étudiée. Dans ce cas, il en expliquera clairement les raisons à ses interlocuteurs et les portera également dans le rapport.

4 - MODALITES DE REALISATION DU DIAGNOSTIC

La prestation se décomposera en **4 phases** :

1. Une première prise de contact téléphonique avec demande d'envoi des données nécessaires au diagnostic (ex : kilométrage, nombre de déplacement, origine-destinations, carnets de bords, factures de carburants, d'assurance...).
2. Une prise de rendez-vous avec la personne en charge de la gestion du parc pour organiser une visite sur site. Une rencontre ou une enquête de l'équipe est à programmer pour identifier les attentes et les freins des utilisateurs.
3. La réalisation du diagnostic sur la base de l'analyse des données fournies et de la situation du territoire (infrastructures et stations de recharge, vélos routes ...) avec rédaction des préconisations organisationnelles, techniques et économiques.
4. Un temps de présentation interactif de ces préconisations et la rédaction d'un rapport final. La fiche de synthèse du CdC devra être complétée en intégralité (cf Annexe 2).

Cette approche ne fera pas intervenir la mise en œuvre de mesures. Elle s'appuiera pour l'essentiel sur les données existant dans l'établissement et les évaluations du prestataire.

4.1 - Collecte en amont des données

Un tableur Excel est annexé à ce CdC afin d'aider dans le suivi (cf Annexe 1). Cet outil est donné à titre informatif et n'est pas obligatoire si le prestataire en possède un équivalent.

NB : Si aucune donnée de kilométrage n'est disponible (absence complète de suivi de la flotte), le prestataire proposera au commanditaire une méthodologie de collecte de données sur une durée et une période représentative de l'activité habituelle du commanditaire. Cette collecte de données devra être réalisée en interne par le commanditaire qui recontactera le prestataire après cette période préparatoire pour lancer le diagnostic.

4.2 - Visite du site et investigations

Le prestataire effectuera une analyse détaillée "in situ" de la flotte de véhicules afin d'investiguer de manière qualitative et quantitative les postes consommateurs d'énergie et générateurs d'émissions polluantes ou de GES.

Pour le bon déroulement du diagnostic, le maître d'ouvrage désignera une personne chargée de suivre l'évolution de la prestation et de servir d'interlocuteur au prestataire.

De même, l'intervenant devra avoir accès aux données dont dispose le maître d'ouvrage exploitant la flotte en matière de gestion des véhicules (consommation de carburant, coûts d'exploitation, usage des véhicules, kilométrages journaliers, origines-destinations, ...).

Sur le volet des déplacements, des entretiens pourront être conduits afin de collecter des informations quantitatives et qualitatives sur les pratiques (ex : fiabilité du suivi des « origines - destinations »).

La collecte des informations pourra se faire en amont de l'intervention sous forme d'échanges préalables qui permettront :

- de gagner du temps pendant la période d'expertise et donc de diminuer le coût d'intervention ;
- de permettre au prestataire de préparer son plan d'action et de rassembler des éléments de comparaison extérieurs ;

En tout état de cause, les informations et documents concernant les véhicules, les kilométrages, les origines - destinations et les consommations énergétiques devront être fournis par le maître d'ouvrage au prestataire en amont de sa visite sur le site concerné.

4.3 - Réalisation du diagnostic et rédaction de son rapport

À l'issue de cette visite d'investigation, des échanges/enquêtes avec le gestionnaire et les utilisateurs seront à organiser. Le prestataire procédera à une analyse des données et avis recueillis et rédigera un rapport faisant état des résultats de son analyse.

Ce rapport contiendra notamment :

Un bilan de la situation initiale :

- Un inventaire exhaustif des véhicules du parc sur le modèle du type du tableur de suivi Excel fourni en Annexe 1 et son tableau de synthèse. Les coûts annuels d'exploitation seront aussi recensés ;
- Un descriptif de la gestion actuelle du parc : la politique de renouvellement des véhicules, la politique d'achat des véhicules, la politique d'entretien des véhicules, la politique sur la gestion des carburants, le suivi annuel, la politique d'assurance des véhicules, la politique d'attribution et d'usage des véhicules, l'information du personnel et la formation des conducteurs et du personnel d'entretien, la sécurité des locaux et des véhicules.

Une analyse de l'impact de la situation initiale :

Elle doit se faire en évaluant les 4 points suivants :

1. Aspects environnementaux clefs : consommation d'énergie (par type d'énergie et volume consommé) et émissions de CO₂, NO_x, PM₁₀ et PM_{2,5}
2. Volet coûts / TCO, ou coût de revient kilométrique (CRK)
3. Usages des véhicules : en km parcouru ou en heure de fonctionnement
4. Intensité d'usage : rapport entre le temps d'inutilisation des véhicules et le temps d'activité

Des propositions d'évolution pour améliorer les performances des déplacements sur les 4 points précédents en répondant aux 7 objectifs listés au chapitre 3.

4.4 - Présentation interactive du diagnostic des préconisations et finalisation du rapport

Le rapport ainsi rédigé sera transmis par le prestataire au maître d'ouvrage. Il fera l'objet d'une présentation au cours de laquelle seront en outre expliquées et discutées les principales conclusions et préconisations.

Afin que ce plan d'actions soit bien compris et pris en main par le commanditaire, le prestataire organisera une restitution dynamique, qui laissera libre court aux échanges et à l'appropriation (ou réaménagement) du plan d'action par le commanditaire.

Une fois ce plan d'actions validé par le commanditaire, le prestataire chiffrera de manière définitive chacune des actions préconisées, au niveau environnemental (gain en GES et en émissions de polluants) et au niveau économique. Ces éléments finaux et validés apparaitront dans le **rapport final** de cette étude.

Une **fiche de synthèse** sera rédigée selon le modèle annexé au présent cahier des charges (cf Annexe 2). Elle rassemblera les principaux résultats issus du diagnostic ainsi que les préconisations faites par le prestataire au bénéficiaire.

A noter que cette fin de prestation devra aussi être un moment de présentation de démarches plus complètes et engageantes pour la politique « mobilité » du commanditaire (ex : outil Mobilipro de l'ADEME). Il est en effet important que le commanditaire ait connaissance de ce type de démarches afin que cette première étape de diagnostic puisse conduire à un engagement plus profond.

5 - COUT DE LA PRESTATION

Le prestataire établira un devis détaillé correspondant au coût de la prestation dans son ensemble, faisant apparaître le nombre de journées de travail, les coûts journaliers du ou des intervenants ainsi que les frais annexes.

Le montant ainsi proposé sera forfaitaire, ferme et définitif, et inclura l'ensemble de la prestation telle que définie dans le présent cahier des charges.

Annexe 1 : Tableur de synthèse de la solution initiale

La Un tableur Excel intitulé « *Annexe1-Suivi- parc-outil.xls* » est annexé à ce CdC.

Cet outil, développé par le cabinet AJBD pour l'ADEME, est proposé à titre informatif et n'est pas obligatoire si le prestataire en possède un équivalent.

Annexe 2 : Fiche synthèse



DIAGNOSTIC DE FLOTTE
 POUR OPTIMISER LES FLOTTES DE VEHICULES
 FICHE DE SYNTHESE

Date :
 N° réf. ADEME :

IDENTIFICATION DU PRESTATAIRE AYANT REALISE LE DIAGNOSTIC

Raison sociale :
 Adresse : Tél :
 Nom de l'expert ayant réalisé le diagnostic :

IDENTIFICATION DU GESTIONNAIRE DE PARC

Collectivité ou Entreprise:.....
 Flotte diagnostiquée :
 Adresse :
 CP : Ville : Tél :
 Responsable du suivi : e-mail.....
 Taille du Parc:.....
 Renouvellement annuel de véhicules :
 Etablissement soumis aux obligations de la loi OM: oui non

❶ SYNTHESE DES RESULTATS DU DIAGNOSTIC (à remplir par le prestataire)

Bilan annuel des Consommations d'énergie, Emissions, Coûts d'usage par catégories de véhicules Vélo, 2 roues motorisées (2RM), véhicules de service (VS), véhicules de fonction (VF), véhicules utilitaires légers (VUL), poids lourds (PL) et véhicules spécifiques (VSpé).

	Vélo	2RM	VS	VF	VUL	PL	VSpé	TOTAL
Consommation d'énergie (en tep ou autre)								
Emissions (en kg) CO2								
PM 10								
PM 2,5								
NOx								
Emission de gaz à effet de serre (en kg eq CO2)								
Coûts d'usage (en €) Comptabilisés ou estimés								

Répartition actuelle du parc par carburant :

Nombre de véhicule	Vélo	2RM	VS	VF	VUL	PL	VSpé	TOTAL
Essence								
Gazole								
Hybride non rechargeable								
Electrique								
Hybride rechargeable								
Hydrogène								
GNV								
BioGNV								
GPL								
TOTAL								

Respect de la LOM sur le taux de renouvellement en véhicule faible émissions : oui non

Détailler :

Répartition actuelle du parc sur les émissions de polluants :

Classe crit'air	2RM	VS	VF	VUL	PL	Vspé	TOTAL
Non classé							
Crit'air 5							
Crit'air 4							
Crit'air 3							
Crit'air 2							
Crit'air 1							
Crit'air 0							

Etat des lieux des actions non technologiques :

Formation éco-conduite /risque routier	% de conducteurs formés/an	
Déplacements en mode doux ou partagés	% de trajet effectué en TC / A pieds / vélo / covoituré	Nombre d'abonnement TC-financé par l'employeur Nombre de prise en charge des frais kilométrique vélo
Autre		
Autre		

Actions préconisées par le prestataire :

N°	Actions préconisées	Coût prévisionnel HT	Economie identifiée	
			Consommations	Réduction des émissions
1	Actions immédiates - - -	Sans investissement (ou quelques centaines d'euros) ou avec gain financier		
2	Actions prioritaires - - -			

3	Actions utiles - - -			
---	-------------------------------	--	--	--

➊ SUITES ENVISAGEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE (à remplir par le maître d'ouvrage)

Parmi les actions préconisées (cf ci-dessus), quelles sont celles que vous envisagez de mettre en œuvre ?

N°	Date prévisionnelle de mise en œuvre	Remarques et précisions concernant les actions envisagées
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
Autres actions envisagées :		

Commentaires du maître d'ouvrage sur le travail du prestataire :

Cette fiche doit être transmise à l'ADEME par le maître d'ouvrage.

Date :
Signature du maître d'ouvrage:

L'ADEME EN BREF

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique - nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, air, économie circulaire, alimentation, déchets, sols, etc., nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

LES COLLECTIONS DE L'ADEME



FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.

Cahier des charges ADEME DIAGNOSTIC DE FLOTTE DESTINÉ À OPTIMISER LES FLOTTES DE VÉHICULES

Bâtiment
audit
d'énergie
BTP - ENR

Entreprise
éco-conception
Diagnostic
énergie

Assistance
conseil
management
environnemental

Effet de serre
orientation
agriculture
déchetterie

