



ACCÉLÉRATEUR DE **TRANSITION ÉCOLOGIQUE**
DES TRANSPORTS EN BRETAGNE

« Mesurer et piloter ses émissions de gaz à effet de serre »

25 septembre 2026

Avec le soutien de



Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement



Chargeurs
Pointe de
Bretagne



Animé par

Le réseau

pour partager les bonnes pratiques, anticiper les tendances et développer son réseau professionnel

- + **de 185 adhérents**
- + **de 40 partenaires du territoire ou du métier**
- + **de 50 rencontres par an pour répondre aux besoins des adhérents**
Des visites d'entreprise, des groupes de travail, des ateliers participatifs, des colloques
- + **des mises en relation qualifiées**
- + **une veille sur l'actualité, le financement et l'innovation**

Des actions sur tous les enjeux pour une supply chain, une logistique et un transport durables en Bretagne



Les projets collaboratifs

pour transformer le territoire, les entreprises et les métiers

Projets multi-entreprises et public/privé :

- ✓ accélérer la transition écologique du transport de marchandises (transition énergétique, optimisation des flux, report modal) 
- ✓ développer des logistiques urbaines durables (avec Brest Métropole et Rennes Métropole)
- ✓ co-construire des modèles logistiques durables pour les îles bretonnes
- ✓ améliorer les conditions de travail 
- ✓ accompagner en région le déploiement de la stratégie nationale logistique (avec la DREAL Bretagne et la Région Bretagne)
- ✓ augmenter l'attractivité des métiers 

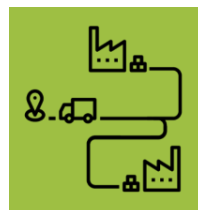
Le dispositif régional visant à accélérer la transition écologique du transport des marchandises en Bretagne.



**Energies
alternatives**



**Report
modal**



**Optimisation
des flux**

mixenn

Informer

- Site internet
- Webinaires
- Fiches outils
- Evènements...

Mobiliser

- Retours d'expérience
- Ateliers collaboratifs
- Témoignages

Susciter l'engagement

- Mixenn Tour
- Accompagnement à l'émergence de projets

Contexte et enjeux

- Région engagée dans une **trajectoire** ambitieuse de réduction de ses **émissions** de gaz à effet de serre.
- Transport de marchandises et voyageurs (**33% des émissions GES en Bretagne**)=levier d'action prioritaires
- Mener une stratégie de réduction efficace (**Neutralité Carbone à 2050**)
= Nécessité de mesurer les émissions liées au transport de marchandises

Programme

- Contexte réglementaire autour de la décarbonation et des référentiels de comptabilisation des émissions de GES (**Norme ISO 14083**)
Animé par Marion Ripaux - Responsable Développement Energies et Carbone - AFNOR
- La télématic pour collecter la donnée
Animé par Boris Bernard - S3PWeb
- Solution Sightness pour mesurer et piloter les émissions de GES
Co-animé par Elise Buhan (C-Log) et Florence Mazaud (Sightness)
- Conclusion – Mixenn – Frédéric BERNARD DAMOUR
 - Prochains évènements Mixenn & BSC

Evènement enregistré 

Micros automatiquement éteints 

Espace Q&R





Mesurer ses GES:

Rappel du contexte réglementaire autour de la
décarbonation et des référentiels de
comptabilisation des émissions de GES
(Norme ISO 14083)



Marion Ripaux

Responsable Développement Energies et Carbone - AFNOR



Décarbonation du secteur des transports : contexte réglementaire et normatif

Programme Mixenn animé par Bretagne Supply Chain

25 septembre 2026



Votre intervenante



Marion RIPAUX

Responsable développement énergie et carbone
AFNOR Energies

marion.ripaux@afnor.org

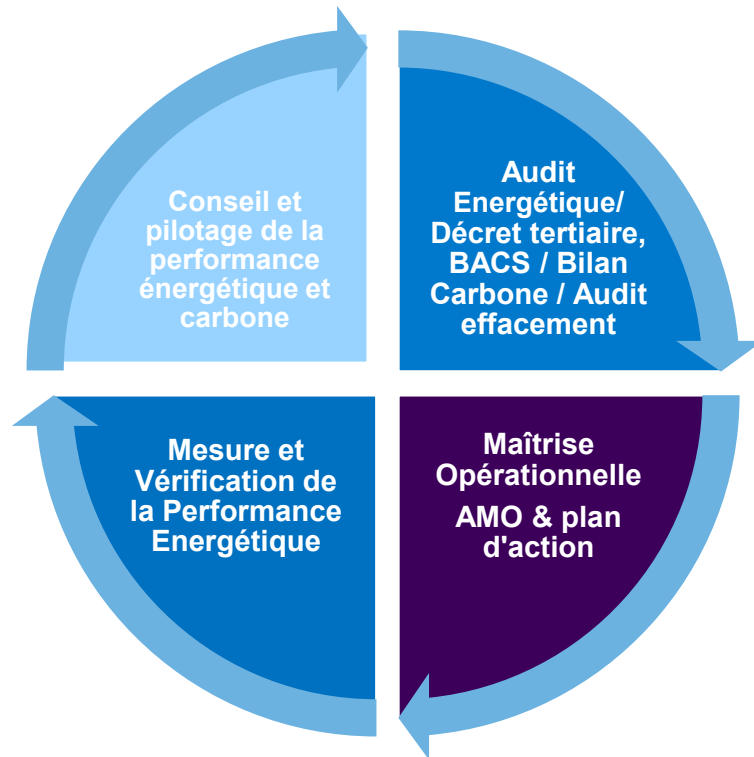
Notre vocation

VOUS ACCOMPAGNER POUR GAGNER LA CONFIANCE PARTOUT DANS LE MONDE



Accompagner les organismes dans leurs projets

- > Le pôle d'expertise du groupe AFNOR au service des organismes souhaitant **améliorer leur performance énergétique et environnementale**, propose la gamme de **prestations** suivantes aux entreprises et organismes publics :



Référencé sur les programmes :



	Audit ICA ISO 50001
	Audit Énergétique : Qualifications Audits Énergétiques Bâtiment, Procédés Industriels et Transport
	Bilan Carbone : Habilitation Bilan Carbone
	Mesure et Vérification de la Performance Énergétique : Certification PMVA et PMVE

Sommaire

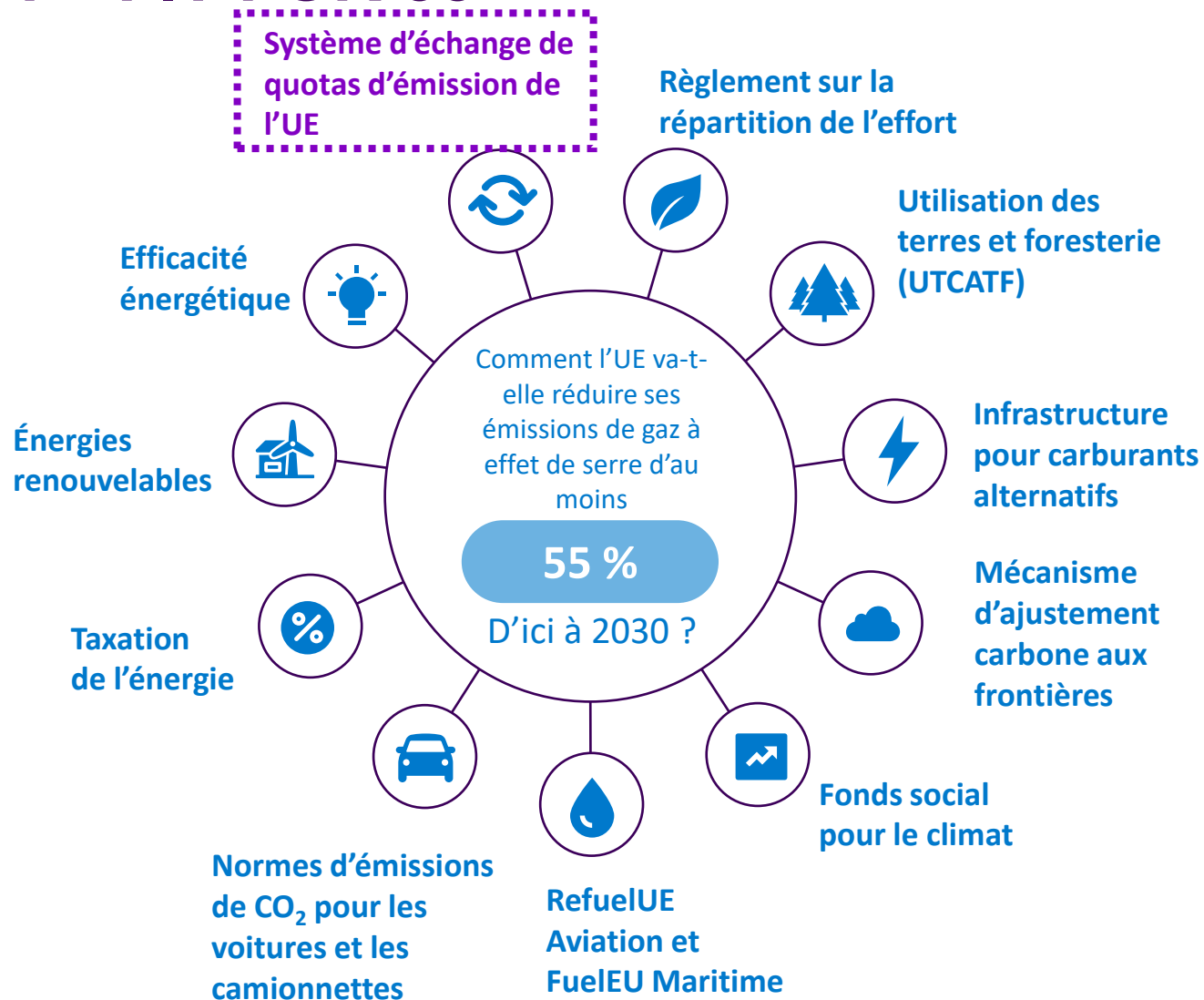
- Contexte réglementaire de la décarbonation
- Les référentiels et signes de reconnaissance existants
- L'importance d'une communication environnementale fiable et maîtrisée

1/ Contexte réglementaire de la décarbonation

Le pacte vert européen : « FIT FOR 55 »

OBJECTIF DE
BAISSE DES
EMISSIONS DE
GES D'AU MOINS
55 % EN 2030
(VERSUS 1990)

NEUTRALITÉ
CARBONE EN 2050



Zoom sur le SEQE-2 (ou ETS-2)

Entités obligées : fournisseurs d'énergies et les metteurs à la consommation de carburants ou combustibles

Secteurs inclus



- **Le transport routier** : carburants routiers utilisés dans l'ensemble des véhicules routiers
- **Le chauffage des bâtiments** : combustibles de chauffage utilisés pour chauffer les bâtiments résidentiels, commerciaux et institutionnels



- **La construction** : GNR utilisé sur les sites de construction (ou autres usages non routiers)
- **Les sites industriels et de production d'énergie non couverts par le SEQE-UE 1** : combustibles et carburants industriels

Produits concernés



- Les gazoles routiers (B7, B10, B30, B100, XTL) et gazoles non routiers (GNR) ;
- Les essences (SP95-E5, SP98-E5, SP95-E10, E85, ED95) ;
- Les gaz naturels (pour les usages combustibles et carburants) ;
- Le propane et butane ;
- Les fiouls domestiques ;
- Les fiouls lourds ;
- Les gaz de pétroles liquéfiés (GPL) ;
- Les charbons ;
- Les pétroles lampants.



Entrée en vigueur
en 2028

Règlement européen 2026/1030 du 29 avril 2026

EN VIGUEUR
LE 02/12/2030

Comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport

Périmètres :

- Les prestations de transport qui commencent ou s'achèvent sur le territoire de l'UE ;
- Les opérateurs de transport (tout mode de transport, fret ou passager) et opérateurs de plateforme

N'impose pas la déclaration des émissions de GES par les transporteurs (≠ à la réglementation française)

Principales dispositions :

- Utilisation de la norme ISO 14083 ;
- Priorité faite à l'utilisation de données primaires ;
- Vérification des informations communiquées par un organisme accrédité : opérateurs de transport et opérateurs de plateforme (hors PME) ;
- Création d'une base de données européenne (au plus tard fin 2029) pour établir des valeurs par défaut pour les intensités d'émission de GES et facteurs d'émissions pour tous les types de transport + mise à disposition d'un outil de calcul de l'UE (juin 2030).

Stratégie Française pour l'Energie et le Climat (SFEC)



Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC)

- Anticipation des impacts du changement climatique
- Résilience des filières économiques dans un monde à +4°C en 2100

PNACC 3 publié

Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)

- Trajectoire de décarbonation de la France pour atteindre la neutralité carbone en 2050
- Déclinaisons sectorielles

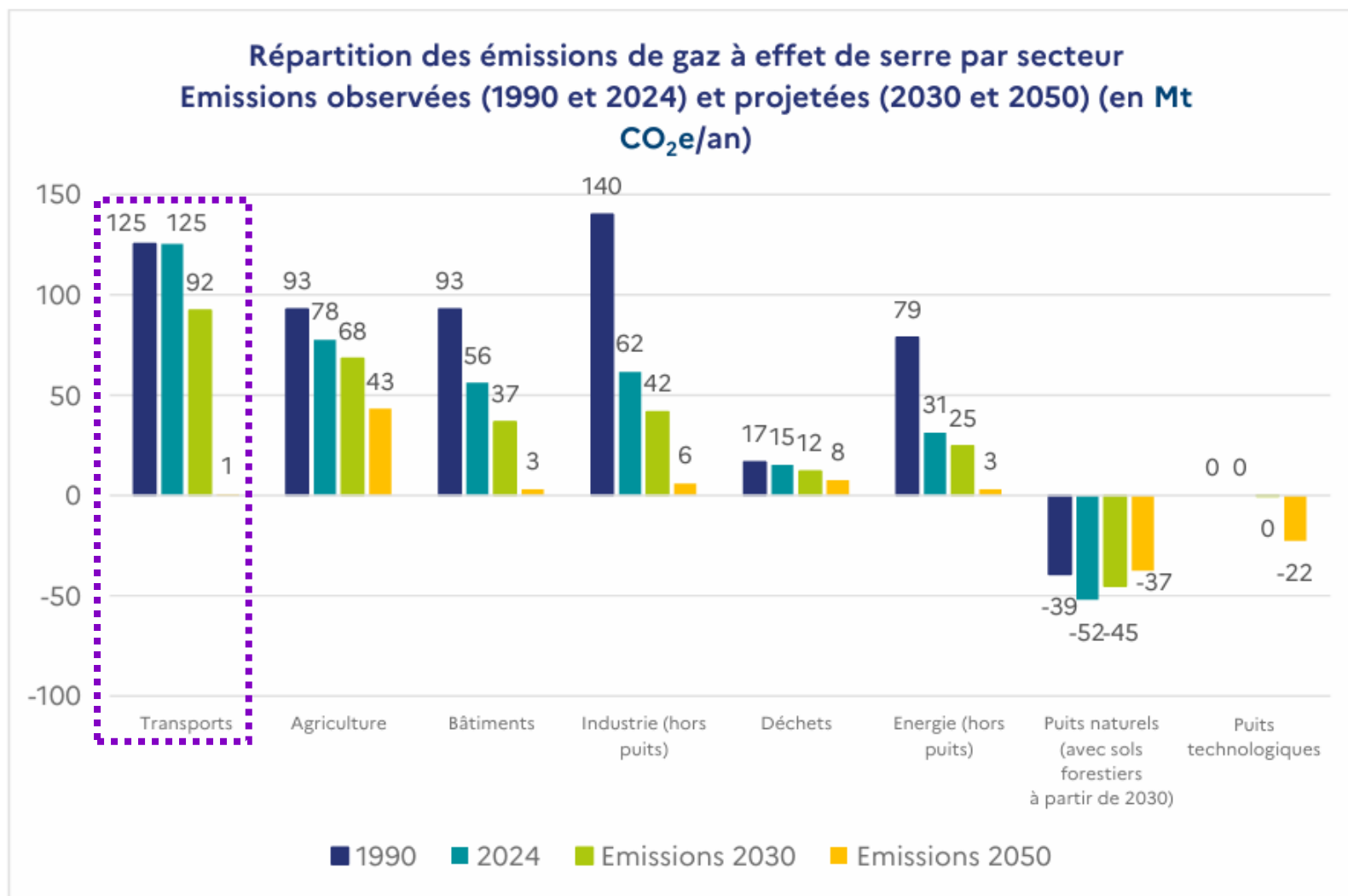
SNBC 3 publiée

Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE)

- Priorités d'actions en matière d'énergie (part des ENR, efficacité énergétique, biocarburants, nucléaire, etc.)

PPE 3 publiée avec une clause de revoyure en 2027

Objectifs de la SNBC 3 par secteur



Transports : -26 % de GES entre 2024 et 2030

Leviers de décarbonation :

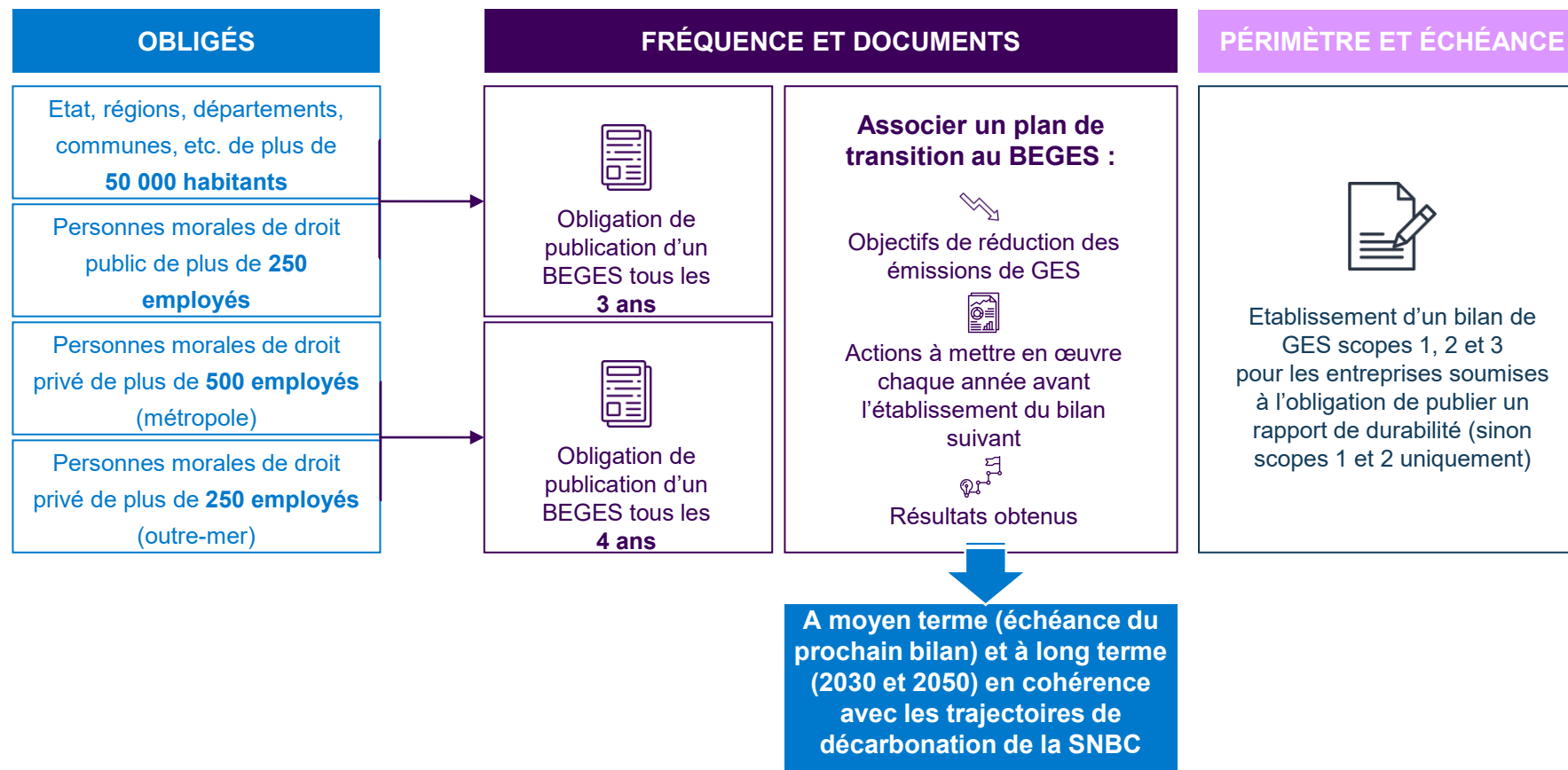
- Electrification des parcs de véhicules terrestres ;
- Maîtrise de la demande ;
- Report modal vers les modes actifs et collectifs ;
- Covoiturage ;
- Développement du fret ferroviaire et fluvial ;
- Recours aux carburants durables pour les modes difficiles à électrifier (aérien, maritime).



[Lien vers la Stratégie de Développement des Mobilités Propres](#)

Source : SNBC 3 (juillet 2026)

La réglementation BEGES



Sanctions :

- Amende maximale de 50 K€ et jusqu'à 100 K€ en cas de récidive
- Exclusion d'une procédure de marché public
- Exclusion d'une procédure de passation d'un contrat de concession

Obligations spécifiques pour le secteur des transports

Obligation d'information GES des prestations de transport (article L.1431-3 du Code des transports)

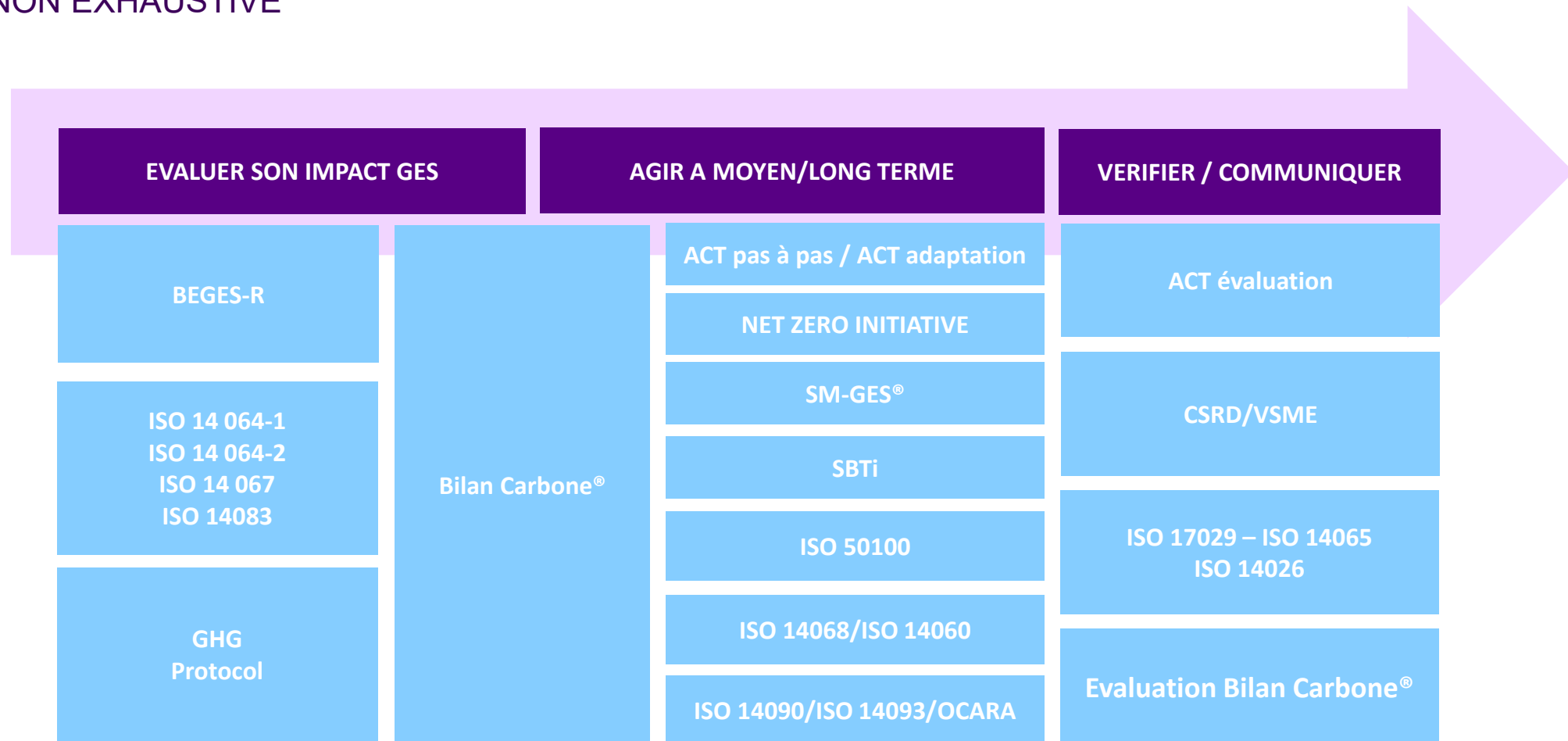
« Toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement doit fournir au bénéficiaire de la prestation une information relative à la quantité de gaz à effet de serre émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation. »

- ✓ **Pénalités** : amende administrative de 3000 € max
- ✓ **Obligés** : 85 000 entreprises (les prestataires de transport de personnes, de marchandises ou de déménagements, etc. quelque soit le mode de transport motorisé utilisé)
- ✓ **Périmètre de l'obligation** : les trajets ayant leur point de départ et d'arrivée en France (sauf prestations pour son propre compte)
- ✓ **Périmètre des GES** : phase de fonctionnement des moyens de transport (= combustion) et phase amont de production et de distribution des sources d'énergie (hors construction et entretien des équipements de production)
- ✓ **Vérification des informations** : sur la base du volontariat

2/ Les référentiels et signes de reconnaissance existants

Panorama des outils de management des GES

LISTE NON EXHAUSTIVE



ISO 14083 : 2023



Objectif : spécifier les exigences et les recommandations pour quantifier et déclarer les émissions de GES résultant des opérations de transport de passagers et de fret



Activités concernées :

- Tous les modes de transport (routier, ferroviaire, maritime, aérien, par câbles, fluvial, par pipeline) ;
- Plateformes logistiques.



Contenu :

- Méthodologie de quantification des opérations de transport de passagers, de fret, des activités des plateformes ;
- Prise en compte des chaînes de transport ;
- Catégorisation des opérations de transport (COT) et des opérations de plateforme (COP) ;
- Méthodologie de quantification des émissions de GES au niveau des COP, des COT, des chaînes de transport, etc. ;
- Déclaration des émissions des GES : périmètre de la déclaration, contenu du rapport, périodicité ;
- Annexes par mode de transport : périmètres à prendre en compte, approche à considérer et paramètres de calculs.

Le label Objectif CO2

Une démarche de valorisation de sa performance environnementale

A l'origine du label



Programme CEE :
Engagements Volontaires
Pour l'Environnement (EVE2)

Depuis le 1^{er} janvier



Poursuite des labels avec la
fin des programmes par la
reprise de gestion



Propriétaire du
référentiel

Le label en quelques questions :

- **Objectifs ?** Le label valide l'atteinte d'un **niveau de performance environnementale élevée** en matière de réduction des émissions de GES.
- **Pour qui ?** Les transports routiers de voyageurs et de marchandises
- **Comment ?** Un outil de saisie de la performance permet de calculer sa performance sur une période de référence en y indiquant toute l'activité de sa flotte
- **Quelle méthode de calcul ?** Utilisation des données HBEFA (Handbook Emission Factors for Road Transport)
- **Quel niveau ?** Le transporteur doit avoir une meilleure performance que la performance de référence calculée en fonction de son activité
- **Quel contrôle ?** Un audit pour contrôler la conformité du fichier de saisie de la performance et valider la performance



Le label Fret 21

LE LABEL DES CHARGEURS ENGAGÉS POUR L'ENVIRONNEMENT

A l'origine du label



Programme CEE :
Engagements Volontaires
Pour l'Environnement (EVE2)

Depuis le 1^{er} janvier



Poursuite des labels avec la
fin des programmes par la
reprise de gestion



Propriétaire du
référentiel

Le label en quelques questions :

- **Objectifs ?** Valoriser la performance environnementale des chargeurs. Il est la reconnaissance d'un niveau de performance énergétique et environnementale élevé pour les chargeurs les plus vertueux.
- **Pour qui ?** Les chargeurs
- **Quels critères d'éligibilité ?**
 - Être une entreprise achetant des prestations de transport
 - Avoir un suivi des données d'activité des prestations de transport achetées
 - Respecter l'ensemble des exigences du présent référentiel du Label FRET21
- **Pour en savoir plus :** <https://fret21.eu/actu/label-fret21/> ou <https://certification.afnor.org/environnement/label-fret21>
- **Quel contrôle ?** : Un audit pour contrôler la conformité au référentiel



3/ L'importance d'une communication fiable et maîtrisée

Contexte général

Greenwashing, green hushing et perte de confiance

8 Français sur 10 estiment que « la crise climatique nous oblige à revoir nos modes de vie et de consommation »

15 % des professionnels contrôlés étaient en situation de **greenwashing** et ont été **sanctionnés par des suites correctives et répressives**.

- › Allégations trop génériques, injustifiées ou interdites
- › Utilisation de **l'allégation interdite « Neutre en Carbone »** sur les produits
- › **Renforcement des contrôles** de la DGCCRF sur 2025-2026

Que pensez-vous des marques qui communiquent sur leurs engagements pour la planète et la société ?

Je trouve cela positif et je leur fais confiance

19%

Je n'y crois pas, c'est une technique pour vendre plus

29%

Je trouve que c'est un premier pas mais j'ai besoin de preuves

52%

81%

Des Français ont besoin de preuves pour croire aux engagements des marques

Sources : Baromètre 2025, Greenflex ; Bilan Enquêtes 2023,2024, DGCCRF

La crédibilité des informations carbone

Quels enjeux?

ENJEU RÉGLEMENTAIRE



- Anticiper et répondre aux évolutions réglementaires qui imposent la vérification des déclarations environnementales (sanctions, perturbation activité, etc.)

ENJEU DE RÉSILIENCE



- Identifier les hotspots et leviers de réduction d'impact de ses activités
- Maîtriser sa chaîne d'approvisionnement, engager ses fournisseurs, assurer la pérennité de son activité
- Garantir la compétitivité de son activité (accès à des marchés, réponse à des AO, etc.)

ENJEU D'IMAGE



- Evolution importante de l'opinion publique en faveur de l'action climatique
- Renforcement du contexte pour la crédibilisation des informations environnementales (GreenClaims, Directive Empowering Consumers ..)

ENJEU FINANCIER



- Demande croissante (banques, financeurs, AO, etc.) pour des données vérifiées
- Des exigences de fiabilité sur les données carbone qui se répercutent sur toute la chaîne de valeur
- Une information carbone qui se monétise avec l'accès à des prêts compétitifs et à de nouveaux marchés pour les entreprises

Besoin croissant de données fiables et de reconnaissance tierce pour attester de la crédibilité des informations !

Merci pour votre attention

Marion RIPAUX

marion.ripaux@afnor.org

06 38 58 39 44





La télématique, une solution pour le relevé de données



Boris Bernard

Directeur des opérations – S3PWeb

WEBINAIRE MIXENN

La collecte des **données de télématique**

Des outils pour mesurer vos émissions de GES

Boris Bernard

Directeur des Opérations — S3pweb (Map&Truck)

SOMMAIRE

- 01** Le groupe B2PConnect & S3pweb

- 02** Le principe du FMS dans un véhicule PL

- 03** Les données disponibles

- 04** La collecte : boîtier B-Unic ou via un tiers

- 05** L'exploitation des données via API

- 06** Le module Éco-conduite de Map&Truck

- 07** Le module Énergie de Map&Truck

01 — QUI SOMMES-NOUS

Le groupe B2PConnect & S3pweb

S3pweb est l'agrégateur de data transport de l'écosystème **B2PConnect**, porté par la holding H2P aux côtés de B2PWeb, Bary et Alpha — et de l'ensemble des marques du groupe présentées ci-dessous.

Sa marque produit, **Map&Truck**, est une plateforme de télématique universelle : elle centralise, dans un format unique, les données remontées par les systèmes 1ère monte des constructeurs et par les boîtiers tiers, quel que soit le fournisseur d'origine.

150 000+

véhicules connectés

45+

pays couverts

ISO 27001

sécurité des données

100%

français

NOS MARQUES — ÉCOSYSTÈME B2PCONNECT



Qu'est-ce que le **FMS** ?

Le **FMS-Standard** (Fleet Management System) est un protocole normalisé, défini par les constructeurs de poids lourds, qui expose sur le bus CAN du véhicule un jeu de données standardisées — sans jamais interférer avec l'électronique embarquée du camion.



Quelles données sont disponibles ?

1

Vitesse & régime moteur

Vitesse instantanée, régime moteur moyen, position pédale d'accélérateur

2

Freinage & accélération

Intensité de freinage, accélérations, appui sur pédale de frein

3

Ralenti & régulateur

Temps de ralenti moyen, usage du régulateur de vitesse

4

Anticipation de conduite

Score d'anticipation, alertes accéléromètre pour 100 km

5

Consommation carburant

Litres/100 km, niveau carburant, poids moyen du véhicule

6

Motorisation & énergie

Type de carburant (gazole, GNV, électrique, hydrogène...), dénivelés

Boîtier B-Unic ou collecte via un tiers

BOÎTIER B-UNIC

Installation universelle 2nde monte

- Boîtier 4G connecté par S3pweb, posé sur tout véhicule
- Vision temps réel de la flotte, quel que soit l'âge du parc
- Compatible caméra B-VIEW et tag remorque B-TAG
- Idéal pour homogénéiser un parc multi-marques

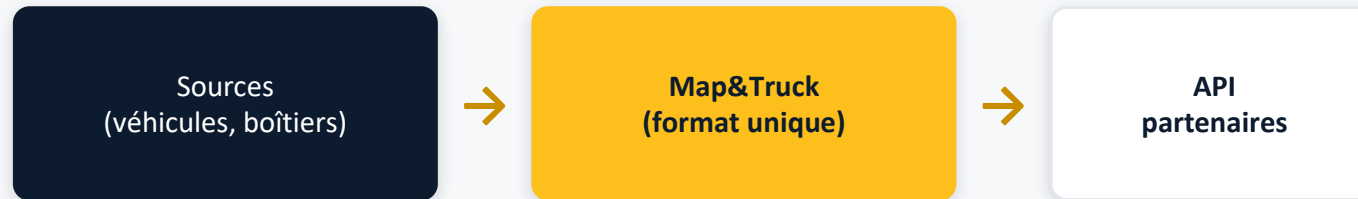
COLLECTE VIA UN TIERS

Connexion directe aux systèmes 1ère et 2nde monte

- Récupération des données via le FMS-Standard constructeur
- Aucun boîtier supplémentaire à installer sur le véhicule
- 350+ connecteurs disponibles vers systèmes tiers
- Standardisation Man, Scania, Renault Trucks, Volvo Trucks...

L'exploitation des données via API

Au-delà du portail Map&Truck, les données collectées et normalisées sont accessibles via **API**, pour venir alimenter les outils métiers du transporteur (TMS, BI, maintenance...) sans ressaisie.



EXEMPLES DE SYSTÈMES CONNECTABLES

TMS

Planification, affectation des tournées, suivi d'exécution

BI

Tableaux de bord, pilotage de flotte, indicateurs consolidés

GMAO

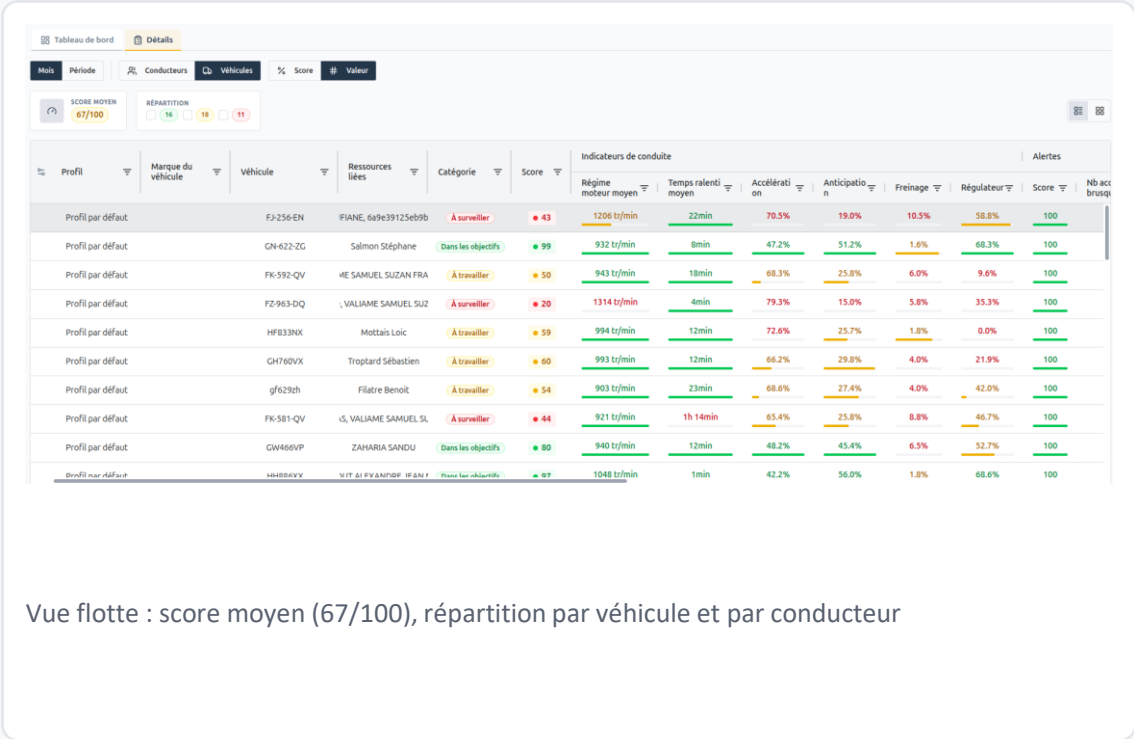
Maintenance & gestion de parc : entretien préventif, alertes techniques

ERP

Facturation : kilométrage, carburant, coûts par centre

Le module Éco-conduite de Map&Truck

Un score de comportement de conduite calculé en **événements pour 100 km** (et non en valeur brute), pour comparer équitablement des conducteurs qui ne parcourent pas les mêmes distances. Scoring paramétrable par véhicule, conducteur et activité.



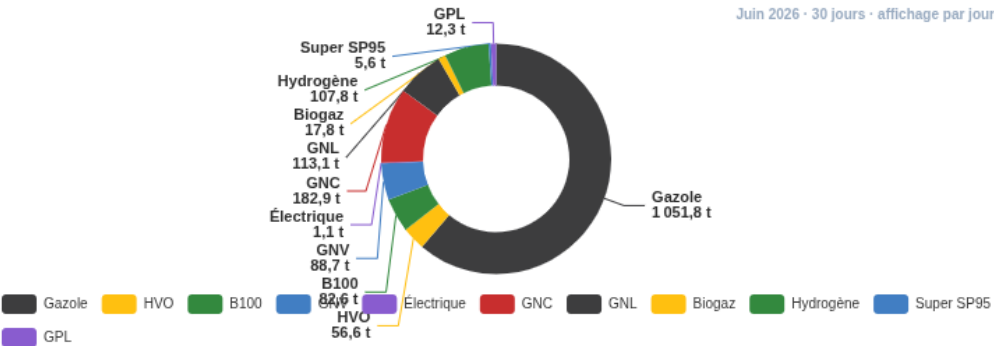
Le module Énergie et les émissions de CO2

Le module Énergie calcule les **émissions de CO₂** réelles de la flotte à partir du facteur d'émission propre à chaque énergie consommée (gazole, GNV, électrique, hydrogène...), avec une répartition par type de véhicule et un pivot par km pour comparer les profils entre eux.

Répartition du CO₂ par carburant

Émissions selon le facteur propre à chaque énergie

Jun 2026 · 30 jours · affichage par jour

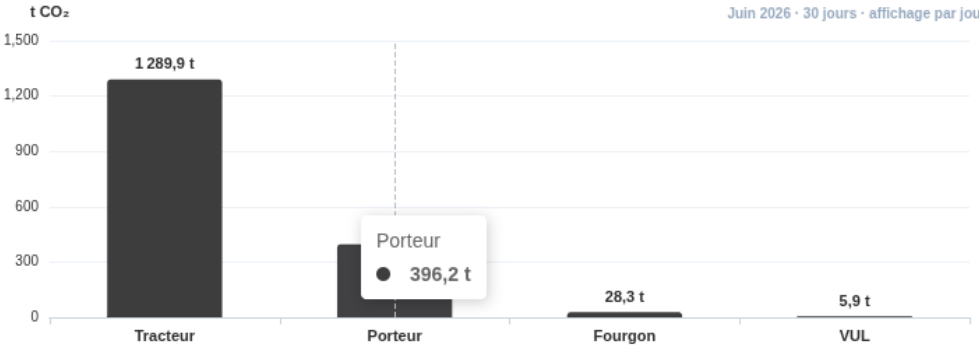


Répartition du CO2 par carburant : chaque énergie pèse selon son facteur d'émission propre

CO₂ par type de véhicule

Émissions totales par catégorie

Jun 2026 · 30 jours · affichage par jour



CO2 par type de véhicule

Merci de votre attention

Des questions sur la télématique embarquée, le FMS ou les modules Map&Truck ?

Boris Bernard

Directeur des Opérations — S3pweb

www.s3pweb.com/contact



150 000+ véhicules connectés

45+ pays

ISO 27001

350+ connecteurs



C-LOG, utilisateur de la solution Sightness

Elise Ruhan – C-LOG – Responsable Qualité & RSE

Florence Mazaud – SIGHTNESS - Data for decarbonising freight transport



Des outils pour mesurer vos émissions de GES

Turn data into action :
reduce transportation costs and carbon
C-LOG x SIGHTNESS

Les intervenantes



Elise BUHAN

Responsable
RSE et Qualité



Florence MAZAUD

Decarbonization
director



Marion BONAVENTURE

Carbon project
Manager



Piloter son activité transport

Un exploit quotidien !



Plusieurs modes (air, mer, route, rail)



Plusieurs segments (pré et post acheminement, transport principal)



Réseau mondial de fournisseurs et clients



Entrepôts partout dans le monde

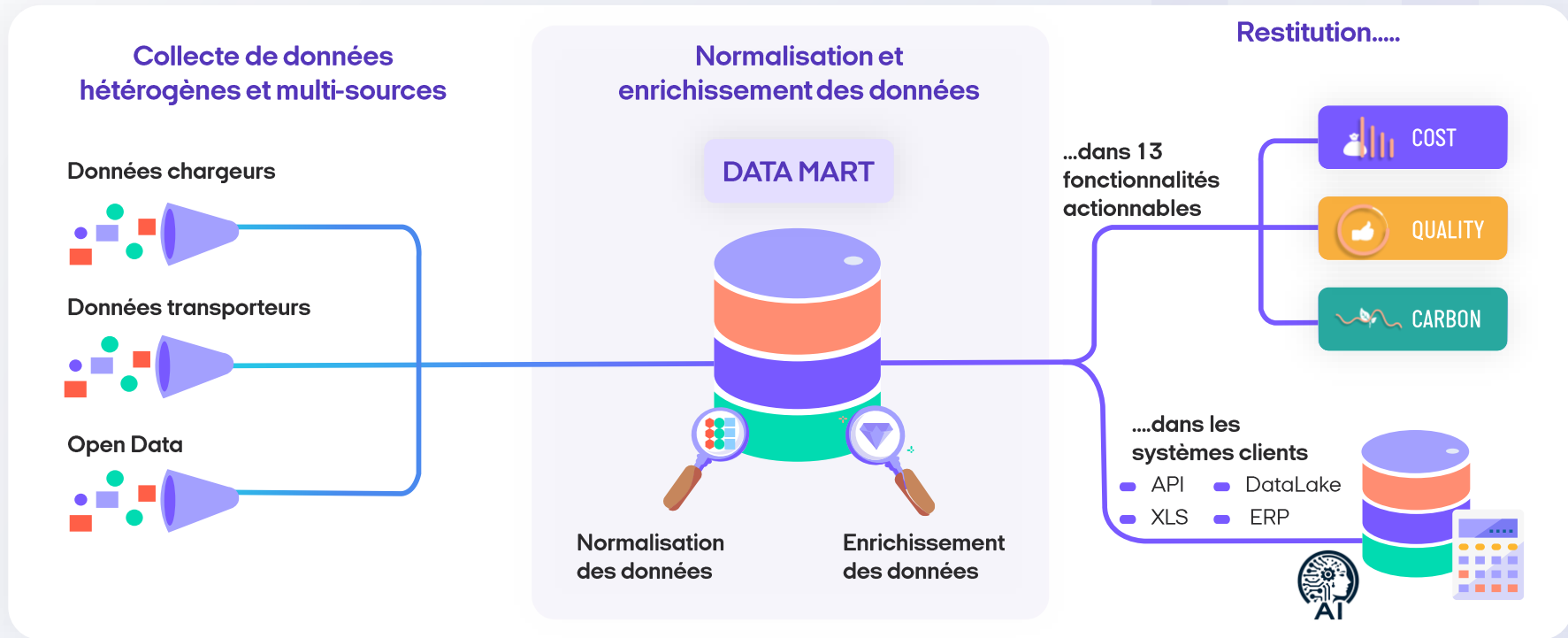


**NOMBREUX SYSTÈMES ET
UNE DONNÉE ÉPARILLÉE**



Sightness

Sightness est une plateforme Data as a Service [DaaS] dédiée au transport de marchandises



C-LOG

C-LOG est la filiale Supply Chain du groupe Beaumanoir

NOS SECTEURS D'EXPERTISE

- SOLUTIONS LOGISTIQUES
- INGENIERIE
- EXPERT DU TRANSPORT
- DOUANES

NOS CHIFFRES CLÉS

172M€
DE CA

88
MÉTIERS

+1 300
COLLABORATEURS



11
SITES
EN FRANCE

+340 000 m²
DE SURFACE



100M
DE PIÈCES
EXPÉDIÉES

2,7M
DE COMMANDES
E-COMMERCE

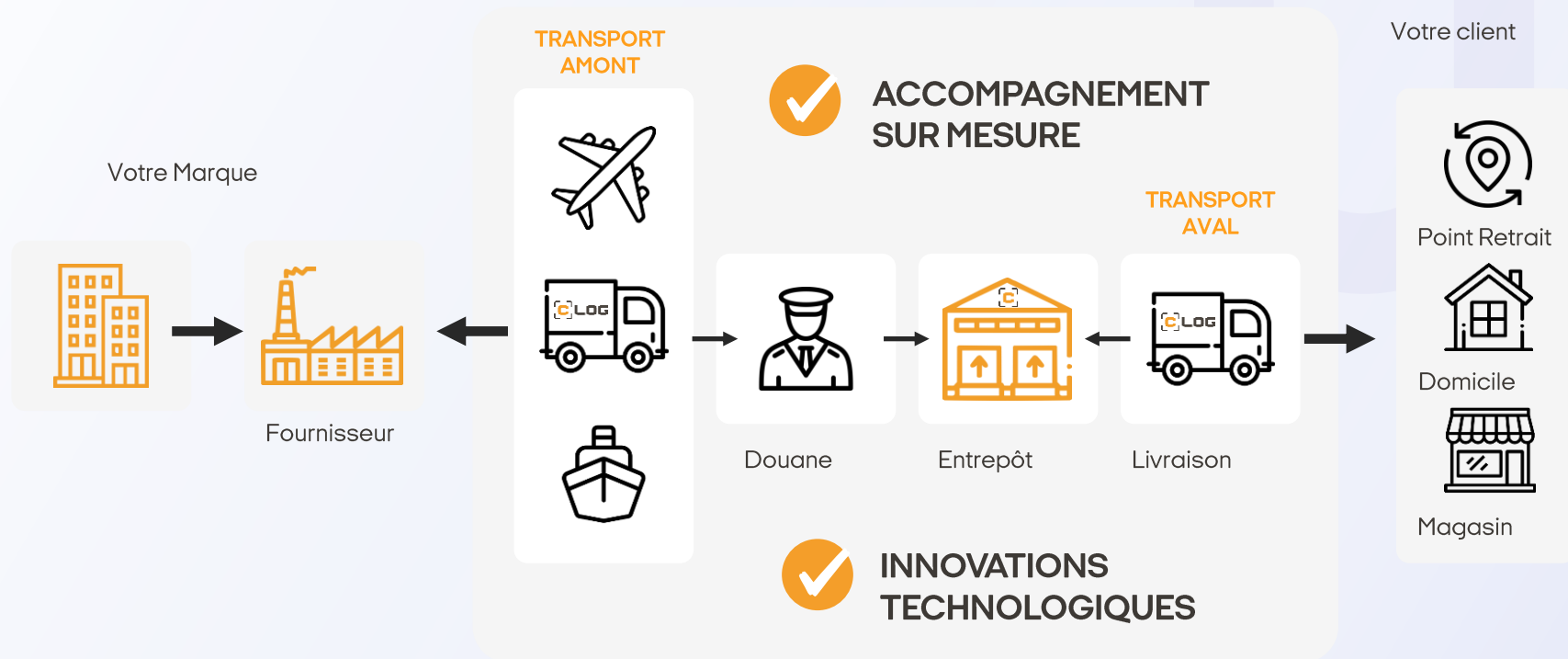


12M
DE COLIS TRANSPORTÉS



C-LOG

C-LOG, un prestataire de services qui couvre l'ensemble des flux SUPPLY CHAIN



Contexte et besoins C-LOG

Du contrôle des données de facturation à la réduction des émissions de GES



Multiplicité et disparité
des flux : transporteurs,
TMS, UM...

**COMPLEXITE DU
CONTRÔLE DES
DONNEES (€ et GES)**



Données GES
transporteurs issues de
méthodologies
hétérogènes

**HOMOGENEISER ET
FIABILISER LE CALCUL**



Gagner en temps et en
précision sur le diagnostic

**SE FOCALISER
SUR L'ACTION ET
LA REDUCTION**

Set-up du projet et déploiement

Sightness [C]LOG

1

Intégration des données

Equipe tech

Sightness [C]LOG

2

Analyse données / Interviews compréhension du plan de transport *

Equipe métier / environnement

Sightness

3

Ecritures de hypothèses / recettes *

Sightness [C]LOG

4

Réception et analyses des résultats bruts

Equipe métier / environnement

[C]LOG

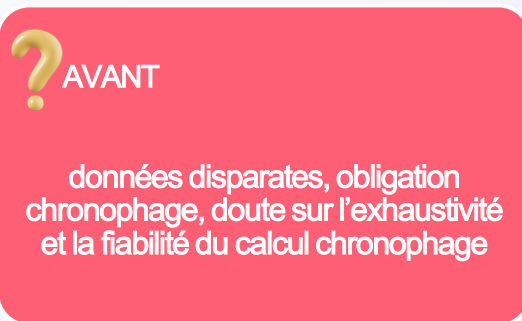
5

Mise à disposition dans le dashboard *

* Etapes revues en début d'année pour adaptation du plan de transport

Bilan du déploiement et facteurs de réussite

Une implication des équipes opérationnelles pour gagner en précision



Sollicitations des équipes métiers

Sensibilité ?
Maturité émissions GES ?
Quel engagement ?



Progression sur la connaissance opérations transport

Type de véhicules, plan de
transport, type d'énergie, plan
d'action etc.



Validation avec les prestataires

Amélioration de la qualité des
échanges
Donneur d'ordre <->
Prestataires



Développements et cleaning data réutilisables

Référence unique, travail sur la
qualité des données [origine,
destination, etc.] ...
Réutilisés en interne par la
Finance par exemple



Mise à jour et évolution

Projet évolutif et jamais terminé :
évolution des périmètres,
croissance de l'entreprise, mise
à jour du plan de transport
Accompagnement Sighthness

Utilisation par les équipes C-LOG

Un support aux communications interne et externe



COMMUNICATION CLIENT

- Impact GES
- Comparaison des solutions de transport
- Information, sensibilisation



REPORTING GES GROUPE

- Extraction format Sweep
- Bilan trimestriel
- Contrôle de cohérence



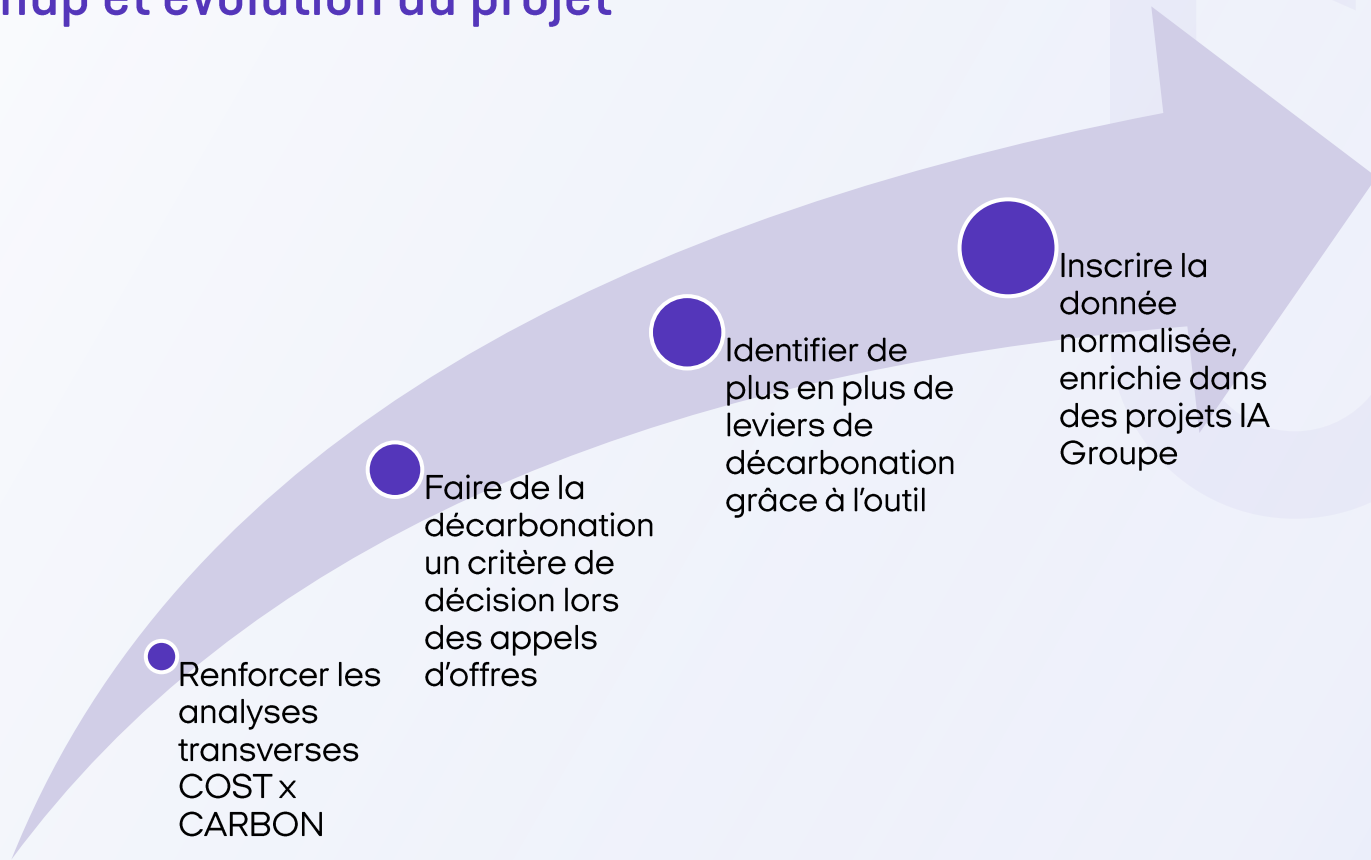
STRATEGIE DECARBONATION

- Analyse des impacts worldwide amont et aval
- Suivi des leviers mis en place

PURE OVERVIEW

FOOTPRINT EVOLUTION

Roadmap et évolution du projet





Merci !

www.sightness.com

Nous contacter :

Sightness : florence.mazaud@sightness.com

C-Log : <https://www.linkedin.com/in/elise-buhan-58836119/>

Nos prochains évènements





Iwen LAYEC

Co-délégué général – Bretagne
Supply Chain

ilayec@bretagne-supplychain.fr

Votre référent Partenariats



Noémie ROUSSEAU

Chargée de mission – Bretagne
Supply Chain

noemie.rousseau@bretagne-supplychain.fr

Votre référente Report modal



Frédéric BERNARD DAMOUR

Chargé de mission – Bretagne
Supply Chain

frederic.bernarddamour@bretagne-supplychain.fr

Votre référent Optimisation des
flux



Charlotte COURTOIS

Chargée de mission – Bretagne
Supply Chain

charlotte.courtois@bretagne-supplychain.fr

Votre référente Transition
énergétique



ACCÉLÉRATEUR DE **TRANSITION ÉCOLOGIQUE** DES TRANSPORTS EN BRETAGNE

Un dispositif animé par



Avec le soutien de



Animé par