



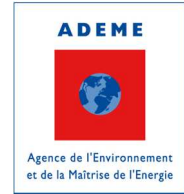
Label

Objectif CO₂

Référentiel

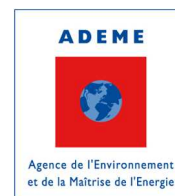
Transport de Marchandises

Version du 18 mars 2016



SOMMAIRE

OBJECTIFS DU LABEL.....	3
DOMAINE D'APPLICATION.....	4
TERMES, DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS.....	6
CRITÈRES D'EXIGENCE	8



Objectifs du label

Lancée officiellement en décembre 2008 pour le Transport routier de marchandises (TRM) et en septembre 2011 pour le Transport routier de voyageurs (TRV), la charte « Objectif CO₂ – Les transporteurs s’engagent » a déjà fédéré plus de 1000 entreprises du secteur du transport routier de marchandises et 200 entreprises de transport de voyageurs. Cette démarche volontaire portée par le MEEM¹, l’ADEME² et les organisations professionnelles, et déclinée dans chaque région française, a pour but d’inciter les transporteurs à réaliser des actions visant à réduire leurs émissions de CO₂ par l’établissement d’un plan d’actions triennal mis à jour annuellement. La signature de cette charte, dont l’objectif est le progrès, marque un engagement fort de la part des entreprises dans la réduction des émissions de CO₂.

En 2013, l’évaluation du dispositif de la charte « Objectif CO₂ – Les transporteurs s’engagent » a mis en évidence la possibilité de mettre en œuvre un label découlant des principes fondateurs de la charte. Les objectifs du label sont multiples :

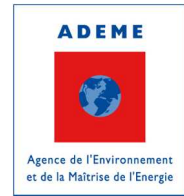
- Valoriser les entreprises de transport les plus performantes en matière de gestion et de maîtrise des émissions de CO₂ ;
- Accroître la lisibilité du dispositif afin d’inciter de nouveaux transporteurs à s’engager dans des démarches de réduction de leurs émissions de CO₂ ;
- De manière générale, créer un cercle vertueux pour l’ensemble de la profession.

Le label permettra en outre d’établir la performance réelle en matière d’émission de CO₂ de la flotte de véhicules des transporteurs au moyen d’audits périodiques (vérification de données chiffrées) et d’uniformiser les méthodes et critères d’évaluation.

L’objectif de ce référentiel, établi par l’ADEME et le MEDDE en concertation avec des entreprises de transport et les organisations professionnelles représentatives du secteur, est de décrire les exigences auxquelles devront satisfaire les entreprises pour pouvoir prétendre au label.

¹ Ministère de l’Environnement, de l’Énergie et de la Mer

² Agence de l’Environnement et de la Maîtrise de l’Énergie



Domaine d'application

Dans le cadre du programme « Objectif CO₂ », le label s'adresse dans un premier temps à toute entreprise de TRM pour compte d'autrui, qu'elle soit ou non signataire de la Charte « Objectif CO₂ ».

Les entreprises souhaitant être labellisées doivent respecter les critères d'éligibilité suivants:

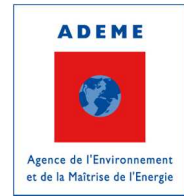
- Etre une entreprise de transport routier de marchandises pour compte d'autrui ;
- Avoir créé un compte sur l'outil de la plateforme internet www.objectifco2.fr et renseigner les données d'activités de ses groupes de véhicules sur l'année N-1 (période de référence), sans obligatoirement être signataire de la Charte Objectif CO₂ ;
- Avoir un suivi des données d'activité (dont consommations, distances, tonnages) nécessaires au calcul de la performance carbone pour l'intégralité de la flotte de véhicules détenue en propre et appartenant aux agences situées sur le territoire français (y compris les DOM TOM si concernés). Ce suivi doit être effectué par groupe de véhicules et en prenant en compte aussi la vitesse moyenne et éventuellement la déclivité (si justifiée) afin que la performance puisse être évaluée conformément au référentiel ;
- Avoir, le cas échéant, un suivi des données de trafics réalisés en mode non-routier (rail, fleuve, mer) ;
- Avoir un taux de sous-traitance routière « non labellisée » inférieure à 35 % de son chiffre d'affaires transport.

Ainsi, la somme de l'activité de la flotte propre de l'entreprise « labellisée » et de celle des sous-traitants « labellisés » doit être supérieure à 65 % de son chiffre d'affaires transport. Autrement dit, si le taux de sous-traitance routière de l'entreprise est supérieur à 35 %, une part suffisante de l'activité de ses sous-traitants devra avoir été réalisée par des entreprises déjà « labellisées » en vue de parvenir à un chiffre d'affaires transport imputable pour plus de 65 % à une flotte de véhicules labellisée.

Ce taux maximum de sous-traitance « non labellisée » sera porté progressivement à 15 % selon un rythme défini par le comité de pilotage national à l'issue des trois premières années de mise en œuvre du label.

A titre dérogatoire et jusqu'au 1^{er} janvier 2017, pour les entreprises qui disposent en propre d'une flotte de plus de 1000 véhicules de transport de marchandises, le comité de pilotage national de la démarche « Objectif CO₂ » pourra, après examen, décider de leur éligibilité au label dans la limite d'un taux de sous-traitance routière non labellisé de 45 % de leur chiffre d'affaires transport.

- Avoir atteint un niveau de performance élevé sur l'ensemble de son activité transport (flotte routière en propre + autres modes), calculé à partir des émissions relatives des véhicules (exprimées en g CO₂/km). Ce niveau de performance aura été évalué sur la base des données d'activité déclarées par groupe de véhicules sur le site www.objectifco2.fr, puis



comparé avec la performance de référence calculée à partir de la base de données HBEFA³ (données du parc français).

Les véhicules de location avec chauffeur pourront être exclus de la démarche, à la demande de l'entreprise, si celle-ci n'a pas accès aux données.

Si ces conditions sont respectées, l'entreprise pourra faire une demande auprès du gestionnaire du label, via le site www.objectifco2.fr, afin d'évaluer sa recevabilité au label, en fonction notamment du niveau de performance de sa flotte.

Si le dossier du transporteur est jugé recevable, l'entreprise pourra demander son audit de vérification afin de valider sa conformité au présent référentiel et sera mise en relation avec un auditeur habilité. Ce dernier disposera de la fiche de recevabilité, la fiche de synthèse du ou des dossiers issue de l'outil en ligne et les documents associés, afin de calibrer et préparer au mieux l'audit en entreprise. La fiche de recevabilité comprend notamment des informations sur l'organisation de l'entreprise, la segmentation des véhicules, le taux de sous-traitance routière, la méthodologie de collecte des données sources et l'évaluation de la performance CO₂ de son activité transport.

L'audit vise principalement deux objectifs :

- vérifier la fiabilité des données d'activité que l'entreprise a déclarée ;
- s'assurer que l'entreprise a bien atteint le seuil de performance calculé.

L'auditeur évalue les dispositions définies et mises en œuvre par l'entreprise et détecte et identifie les points forts, compléments d'informations, points faibles, opportunités d'amélioration et non-conformités éventuelles. Les constats sont factuels et objectifs. L'audit est conduit avec le souci de valeur ajoutée.

En cas d'audit satisfaisant, validé par le comité national de labellisation, le label sera attribué à l'entreprise pour une durée de 3 ans, correspondant au cycle de labellisation, sous réserve que l'entreprise mette à jour annuellement ses données d'activités sur l'outil en ligne et que la performance de la flotte de l'entreprise ne se dégrade pas.

L'ensemble du processus de labellisation est décrite dans le document « Procédure de labellisation Objectif CO₂ ».

Le présent référentiel décrit les critères exigés des entreprises pour obtenir le label.

³ HBEFA : Handbook of emission factors for road transport. L'indicateur de référence HBEFA est fonction notamment du gabarit de véhicule étudié, de son taux de remplissage (tonnage moyen transporté), de la vitesse moyenne et éventuellement la déclivité (si justifiée).



Termes, définitions et abréviations

Carburant : vecteur énergétique auquel est associé, dans l'outil, un facteur d'émission.

Consommation de carburant : quantité du vecteur énergétique utilisée par le moyen de transport

Source : EN 16258:2012

Cycle de labellisation : cycle de 3 années consécutives comprenant les périodes P0 (période de référence), P1 et P2

Déclivité : La déclivité représente la pente moyenne de la route empruntée par un groupe de véhicule donné et se trouve segmentée dans l'outil HBEFA de la manière suivante :

- Plaine 0%
- Vallonné +/-2%
- Montagneux +/-4%
- Très montagneux +/-6%

Distance en charge : distance parcourue par le moyen de transport entre le point de chargement et le point de déchargement.

Donnée d'activité : mesure quantitative de l'activité.

NOTE : Les données d'activité incluent notamment la quantité d'énergie, la distance parcourue et la charge transportée.

Dossier : partie de l'outil www.objectifco2.fr dans laquelle l'entreprise définit son activité transport, son périmètre, ses groupes de véhicules, puis saisit ses données d'activité, définit son plan d'actions et son objectif de réduction sur trois ans.

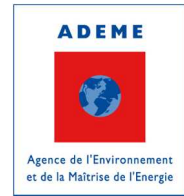
Facteur d'émission : facteur liant les données d'activité aux émissions de CO₂. Les facteurs d'émission sont intégrés directement dans l'outil lors de la sélection du carburant et proviennent de la réglementation française relative à l'information CO₂ des prestations de transport (arrêté du 10 avril 2012 pris en application du décret 2011-1336).

Flotte : ensemble des véhicules exploités par un opérateur de prestations de transport.

Source : EN 16258:2012

Gabarits et sous-gabarits de véhicules : type de segmentation permettant d'évaluer la performance. Dans le cadre du TRM, 4 gabarits principaux et 10 sous-gabarits sont identifiés dans le programme Objectif CO₂:

- VUL (≤3,5t)
 - VUL classe I (≤1,305t)
 - VUL classe II (>1,306t et ≤1,76t)
 - VUL classe III, (>1,76t et ≤3,5t)
- Petits porteurs (3,6 – 12t),
 - Porteur ≤7,5t
 - Porteur >7,5t et ≤12t
- Grands porteurs (>12t),
 - Porteur >12t et ≤14t
 - Porteur >14t et ≤20t
 - Porteur >20t et ≤26t
 - Porteur >28 et ≤32t
- Ensembles routiers
 - Ensemble routier 40-44t



Groupe de véhicules : un groupe de véhicules représente un ensemble homogène de gabarits et de sous-gabarits de véhicules, de même PTAC, de type de carburant identique, utilisant ou non de la température dirigée et à l'activité semblable (Messagerie, grands volumes, vrac pulvérulent...).

Incertitude : paramètre associé au résultat de quantification qui caractérise la dispersion des valeurs pouvant être raisonnablement attribuée à la quantité calculée.

Indicateur de performance : il s'agit de la référence utilisée pour calculer les émissions de CO₂ en « relatif », représentatives de la flotte. Dans le cadre du TRM, l'indicateur de performance peut s'exprimer en g CO₂ / t.km ou en g CO₂ / km.

Période de référence : période historique (notée P0) spécifiée pour analyser l'évolution de l'indicateur de performance au cours d'un cycle de labellisation. Cette période correspond aux 12 mois d'exploitation consécutifs précédant le lancement de la démarche de labellisation ou son renouvellement.

PTAC : Le Poids Total Autorisé en Charge est la masse maximale autorisée pour un véhicule routier tel que spécifié dans le code de la route. Elle comprend le poids du véhicule à vide, la charge maximale de marchandises (charge utile) ainsi que le poids maximal du chauffeur et de tous les passagers.

Référentiel de vérification : politique, mode opératoire ou exigence servant de référence dans la comparaison avec le constat.

Source : ISO 14064-1

Surveillance : évaluation continue ou périodique des émissions de CO₂.

Taux de chargement : rapport entre la charge réelle et la charge maximale autorisée d'un moyen de transport.

Source : EN 16258:2012

T.km : La tonne-kilomètre est une unité de mesure de quantité de transport correspondant au transport d'une tonne sur un kilomètre.

Trajet à vide : tronçon de l'itinéraire d'un véhicule sur lequel aucune cargaison n'est transportée. Le trajet à vide représente la différence entre la distance totale parcourue et la distance en charge.

TRM : Transport Routier de Marchandises.

Source : Charte Objectif CO₂

TMS (Transport Management System) : outil ou logiciel d'aide à la gestion du transport. Le TMS répond principalement aux besoins de traçabilité des livraisons et d'optimisation du transport (schémas et affectation des fournisseurs). L'ensemble permet d'améliorer l'organisation du transport.

Vérificateur : personne compétente et indépendante responsable de la réalisation et de la rédaction d'un rapport des résultats du processus de vérification.

Source : ISO 14064-1

Vitesse moyenne : exprimée en kilomètres par heure pour un groupe de véhicules donné. Il s'agit du rapport entre la distance parcourue et le temps de fonctionnement du moteur allumé de la traction.

VUL : un VUL (Véhicule Utilitaire Léger) est un véhicule utilitaire ayant un PTAC de moins de 3,5 t.

Critères d'exigence

Exigences	Éléments de preuves
1. Pilotage de la démarche	
1.1. Engagement de l'entreprise	
<p>La Direction de l'entreprise à son plus haut niveau formalise son engagement dans la démarche de labellisation Objectif CO₂. Elle s'engage notamment à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Respecter les exigences du présent référentiel ; • Améliorer de manière continue ses pratiques et son niveau de performance énergétique et CO₂ dans le cadre du label ; • Sensibiliser ses donneurs d'ordre et plus généralement son environnement (fournisseurs...) à la démarche de labellisation, notamment au niveau de la fourniture des données requises (tonnages, ...) ; • Mettre tout en œuvre pour respecter la réglementation applicable au transport routier et ne pas être « infractionniste » (article 1.2.2.a de la circulaire du 27 mai 2013 relative aux modalités de mise en œuvre de la charte Objectif CO₂). <p>La lettre d'engagement peut être communiquée ou rendue visible aux parties intéressées.</p>	<p>Lettre d'engagement signée par la Direction</p>
1.2. Rôles et responsabilités	
<p>La direction nomme un chef de projet interne en charge :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Du pilotage et de la coordination générale de la démarche « Objectif CO₂ » (pour rappel dans le cadre de la Charte Objectif CO₂ et/ou de la démarche de labellisation) ; • Du contrôle des données d'activités consolidées avant saisie sur l'outil en ligne ; • Du report des données d'activité consolidées sur l'outil en ligne ; • De la conformité de l'entreprise aux exigences du présent référentiel. <p>La direction communique en interne et externe sur la nomination et le rôle du chef de projet.</p>	
1.3. Formation et sensibilisation des parties prenantes	
<p>L'entreprise s'assure que tous les acteurs ayant un rôle dans la démarche de labellisation sont sensibilisés voire formés aux pratiques à respecter. Cela concerne notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les parties intéressées internes et externes impliquées dans la collecte des données et le suivi associé ; • Les personnes en charge du calcul et suivi des indicateurs de performance ; • Les personnes ayant un rôle dans l'atteinte du niveau de performance requis par le référentiel. 	



2. Définition du périmètre de calcul

2.1. Périmètre organisationnel

L'entreprise définit dans l'outil en ligne hébergé sur le site Internet www.objectifco2.fr le périmètre organisationnel de son activité de transport située en France (au dernier jour de la période considérée. Ex. au 31/12 si la période se situe entre le 1/01 et le 31/12), notamment :

- Le nombre et la dénomination des sites concernés par la démarche (siège social, agences, filiales).
- Les effectifs concernés :
 - Nombre total de salariés ;
 - Nombre de conducteurs ;
 - Nombre de véhicules moteurs.

Concernant les groupes disposant de filiales, 3 cas de figure peuvent se présenter :

- 1) le groupe en totalité souhaite être labellisé : la société mère, si elle dispose d'une flotte, et l'ensemble des filiales doivent être labellisés.
- 2) Une filiale, en tant qu'entité juridique autonome, peut demander à être labellisée. Cette labellisation ne sera valable que pour le périmètre de la filiale.
- 3) La société mère demande à être labellisée, mais ne souhaite pas intégrer la démarche avec ses filiales. Dans ce cas, toute communication sur la démarche ne devra porter que sur le périmètre de label. Les filiales ne pourront pas se prévaloir du label et il conviendra d'éviter toute confusion entre la marque commerciale de la société mère labellisée et le nom des filiales afin de prévenir toute utilisation abusive du label. Les filiales pourront demander individuellement à être labellisées si elles le souhaitent.

Le périmètre organisationnel est mis à jour annuellement.

**Outil en
ligne Objectif CO₂**

**Fiche de
recevabilité**

Fiche de synthèse

2.2. Périmètre temporel

L'entreprise identifie dans l'outil en ligne le périmètre temporel associé à la démarche notamment :

- La période de référence P0 correspondant à l'année complète précédent le lancement de sa démarche de labellisation ;
- Les périodes P1 et P2 correspondant au suivi de sa performance sur le cycle de labellisation.

Afin de tenir compte des variations de résultats liés à la saisonnalité des données de consommation, les périodes de calcul des indicateurs s'effectueront sur une période de 12 mois consécutifs.

**Outil en
ligne Objectif CO₂**

**Fichiers de calcul
consolidés**

2.3. Périmètre d'activité

L'entreprise identifiée dans l'outil en ligne, son périmètre d'activité, notamment :

- Les groupes de véhicules de sa flotte propre immatriculés en France en lien avec le périmètre organisationnel défini ;
- Les autres modes de transport (ferroviaire, maritime, fluvial) inclus dans son périmètre.

La sous-traitance routière est exclue du périmètre d'activité et de l'analyse de la performance énergétique et CO₂ de l'entreprise dans son ensemble, mais constitue un critère d'éligibilité au label. En effet, l'entreprise doit réaliser son activité de transport avec un taux de sous-traitance routière « non labellisée » inférieure à 35 %. Ainsi, la somme de l'activité de la flotte propre de l'entreprise « labellisée » et de celle des sous-traitants « labellisés » doit être supérieure à 65 % de son chiffre d'affaires transport.

Dans le cas où l'entreprise a un taux de sous-traitance routière supérieure à 35 %, une part suffisante de l'activité de ses sous-traitants devra avoir été réalisée par des entreprises déjà « labellisées » en vue de parvenir à un chiffre d'affaires transport réalisé de plus de 65 % par une flotte de véhicules « labellisée ».

Pour calculer le taux de sous-traitance routière, il conviendra de la chiffrer à partir des charges transport pour l'entreprise, c'est-à-dire le montant hors-taxes des rémunérations versées aux sous-traitants pour la seule activité de TRM. C'est cette valeur qui est comparée au montant HT du chiffre d'affaires TRM de l'entreprise. Seules les entreprises françaises de sous-traitance sont prises en compte.

Dans le cas de la labellisation d'un groupe de transport, la sous-traitance interne au périmètre labellisé doit être retirée du montant de sous-traitance étudié ainsi que du chiffre d'affaires comparé.

Ce taux maximum de sous-traitance « non labellisée » sera porté progressivement à 15 % selon un rythme défini par le comité de pilotage national à l'issue des trois premières années de mise en œuvre du label.

A titre dérogatoire, le comité de pilotage national de la démarche « Objectif CO₂ » pourra, après examen, décider de l'éligibilité au label des entreprises ayant un taux de sous-traitance routière supérieur au seuil précédemment fixé à condition de faire labelliser sous 1 an leurs principaux sous-traitants, ce qui les amènerait mécaniquement sous le seuil requis. Une entreprise labellisée dans ces conditions verrait son label ré-examiné un an après sur la condition de la sous-traitance.




A titre dérogatoire et jusqu'au 1^{er} janvier 2017, pour les entreprises qui disposent en propre d'une flotte de plus de 1000 véhicules de transport de marchandises le comité de pilotage national de la démarche « Objectif CO₂ » pourra, après examen, décider de leur éligibilité au label dans la limite d'un taux de sous-traitance routière de 45 % de leur chiffre d'affaires transport.

Outil en ligne Objectif CO2

« Déclaration relative à la sous-traitance des entreprises de transport routier de marchandises » CERFA n°14605

Si pas disponible, une déclaration sur l'honneur mentionnant le taux de sous-traitance (le taux sera vérifié lors de l'audit sur site).

Liste des sous-traitants « labellisés » avec leur part relative dans le CA de l'activité transport de l'entreprise (si besoin)

	<p>L'entreprise définit dans l'outil en ligne les groupes de véhicules associés à sa flotte propre. Chaque groupe de véhicules identifié devra comporter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un gabarit et un sous gabarit de véhicule ; • Un type de carburant ; • La présence ou non de groupes froids ; • Une activité principale. <p>L'entreprise déclare autant de groupes de véhicules que nécessaire pour représenter l'intégralité de sa flotte propre.</p>	<p>Outil en ligne « Objectif CO2 »</p>
	<p>L'entreprise identifie les moyens lui permettant de maîtriser la structure de son parc véhicule en lien avec les agences et groupes de véhicules définis (exemple : code d'immatriculation véhicule).</p>	
	<p>Les véhicules de location avec chauffeur pourront être exclus de la démarche, à la demande de l'entreprise, si celle-ci n'a pas accès aux données associées.</p> <p>Les véhicules support (véhicules de fonction, voitures ateliers, véhicules de service) sont exclus de la démarche.</p>	

3. Collecte des données sources

3.1 Méthodologie générale de collecte des données

L'entreprise collecte les données d'activité nécessaires au calcul de la performance de sa flotte suivant la segmentation des groupes de véhicules définis :

- Consommations de carburant ;
- Consommations des groupes froids (si concerné) ;
- Distance totale parcourue ;
- Vitesse moyenne ;
- Déclivité moyenne (la valeur standard retenue est « Vallonné +/-2% ». Si le profil de route emprunté est différent, il conviendra de le mentionner et de tenir à disposition les éléments justificatifs) ;
- Données de t.km (voir ci-dessous).

Procédure de maîtrise des données sources, en s'appuyant sur le modèle fourni aux entreprises (voir annexe)

L'entreprise identifie la méthodologie lui permettant de calculer ses t.km en prenant, par ordre de priorité :

Méthode 1 : Calcul à partir des tonnes et des kilomètres de toutes les prestations

Méthode 2 : Calcul à partir des tonnes et des kilomètres d'un échantillon représentatif des prestations

Méthode 3 : Méthode simplifiée applicable au cas des tournées de collecte et distribution

L'entreprise collecte les données d'activité nécessaires au calcul de ses t.km en fonction de la méthodologie choisie (voir sections 3.4, 3.5 et 4.2.3).

Pour les catégories de VUL (classe I, II ou III), les données de t.km ne seront pas vérifiées dans le cadre de l'audit. C'est la valeur de tonnage moyen par sous gabarit de VUL du référentiel HBEFA qui est prise en compte.

L'entreprise évalue la qualité de ses données de collecte. Pour cela, elle établit une procédure documentée pour chacune de ces données définissant :

- La nature de la donnée (mesurée, calculée, estimée,...) ;
- La fréquence de collecte de la donnée ;
- Les outils de suivi de la donnée (exemple : informatique embarquée, kilomètres compteurs...) ;
- Les parties intéressées impliquées dans la collecte de la donnée (exemple : conducteurs, donneurs d'ordre...)
- Le support de la donnée (papier ou informatique) ;
- Le lieu de stockage des données de collecte (exemple : portail gasoil, TMS...) ;
- Les contrôles internes effectués et actions mises en place en cas de détection d'anomalies ou de données erronées.

L'entreprise utilise, dans la mesure du possible, des méthodologies ou équipements permettant de réduire l'incertitude inhérente à la collecte des données.

3.2. Données de consommations de carburant



L'entreprise collecte les données de consommation de sa flotte propre en prenant en compte l'ensemble des pleins réalisés en interne (cuves) et externe (stations-services). Les consommations sont suivies selon les groupes de véhicules définis dans le périmètre d'activité et tiennent compte :

- De l'ensemble des prestations de transport réalisées sur les périmètres organisationnel, temporel et d'activité définis ;
- De tous les trajets effectués, y compris les trajets à vide ;
- Des événements exceptionnels (exemple : vol de carburant).

La méthode de collecte des données de consommation des groupes froids est identifiée, et les données sources sont disponibles, en particulier le nombre d'heures de fonctionnement des groupes froids non autonomes et la consommation de carburant des groupes froids autonomes.

Procédure de maîtrise des données sources

Fichiers des pleins internes et externes

3.3. Données de distances



L'entreprise collecte les données de distance de sa flotte selon les groupes de véhicules définis dans son périmètre d'activité. Pour cela, elle suivra notamment :

- La distance totale parcourue (distance en charge et à vide) en lien avec les données de consommations définies ci-dessus ;
- La distance en charge, si possible associée à chacune des prestations réalisées.
- La distance à vide.

Procédure de maîtrise des données sources

Fichiers des distances

3.4. Données de tonnage

L'entreprise collecte les données de tonnage des trajets réalisés par sa flotte en fonction des groupes de véhicules définis dans son périmètre d'activité. Il s'agit des tonnages bruts de marchandises transportées.

Il y a deux cas :

1. Le tonnage est directement l'unité employée pour caractériser les marchandises. Selon la méthode retenue, l'entreprise collecte cette donnée prestation par prestation ou bien à partir d'un échantillon représentatif de ses prestations.
2. L'entreprise utilise une autre unité pour mesurer son activité que directement le tonnage, tels que les mètres de plancher, le nombre de colis livrés, le nombre de palettes, le chiffre d'affaires transport ou une autre unité pertinente. Elle doit alors établir un facteur de conversion reliant l'unité employée à un poids, puis connaître le nombre d'unité et de prestations réalisées. Ces données sont collectées à partir d'un échantillon représentatif de ses prestations.

Procédure de maîtrise des données sources

Fichiers de suivi des tonnages

Bordereaux de livraison

Lettres de voiture

Preuves facteurs de conversion

3.5. Données de tonnes.kilomètres



Il s'agit de calculer, pour chaque groupe de véhicules, les t.km associées, et ainsi pouvoir évaluer leur taux de remplissage moyen sur l'ensemble des parcours (rapport entre les t.km et les km totaux). Cette donnée est nécessaire au calcul de la valeur de référence HBEFA.

Pour cela, l'entreprise collectera les données suivantes, en fonction de la(les) méthode(s) choisie(s). Plusieurs méthodes de calcul sont possibles, classées ci-dessous par degré de fiabilité décroissant.

Méthode 1 : Calcul à partir des tonnes et des kilomètres de toutes les prestations

L'entreprise est en mesure d'associer un tonnage transporté et une distance réelle parcourue à chacune de ses prestations de transport.

Sur le périmètre de l'ensemble de l'activité de son groupe de véhicules, l'entreprise collecte :

- Le tonnage de chaque marchandise transportée ;
- La distance réelle parcourue par chaque marchandise transportée.

Les t.km sont calculées comme suit :

$$\text{t.km} = (t_1 \cdot \text{km}_1) + (t_2 \cdot \text{km}_2) + \dots + (t_n \cdot \text{km}_n)$$

avec :

- t_n = tonnage associé à une prestation ;
- km_n = km en charge associés à une prestation

Méthode 2 : Calcul à partir des tonnes et des kilomètres d'un échantillon représentatif des prestations

Lorsque les données de tonnage ne sont pas suivies ou disponibles prestation par prestation, l'entreprise doit passer par l'étape d'estimation du tonnage moyen. Les t.km sont calculées en appliquant la formule de calcul suivante :

$$\text{t.km} = t(\text{moy}) \cdot \text{km}$$

avec :

- $t(\text{moy})$ = tonnage moyen transporté calculé sur l'échantillon représentatif (prise en compte des trajets à charge et à vide)
- km = distance totale parcourue sur l'ensemble des trajets réalisés (à plein et à vide)

Le tonnage moyen dépend du cas retenus (voir section 3.4).

Méthode 2.1 :

Le tonnage est directement l'unité employée pour caractériser les marchandises. L'entreprise calcule le tonnage moyen à partir d'un échantillon représentatif de l'activité de son groupe de véhicules.

L'entreprise collecte :

- Le tonnage de chaque marchandise transportée ;
- La distance réelle parcourue par chaque marchandise transportée ;
- La distance totale parcourue par les véhicules du groupe.

Procédure de maîtrise des données sources

Elle peut prendre en compte un échantillon représentatif pour lequel le tonnage est disponible trajet par trajet. Dans ce cas, elle utilise la méthode 1 pour calculer les t.km sur le périmètre de l'échantillon retenu. Ensuite, elle calcul le tonnage moyen de la manière suivante :

$$t \text{ (moy)} = \text{t.km de l'échantillon} / \text{la distance totale parcourue par les véhicules sur les trajets de l'échantillon.}$$

Sinon, le tonnage moyen est calculé en appliquant la formule de calcul suivante :

$$t \text{ (moy)} = [t1 + t2 + \dots + tn] / N$$

Avec

- t n = tonnage associé à une prestation
- N = Nombre de prestations du groupe de véhicules

Méthode 2.2 :

L'entreprise utilise une autre unité pour mesurer son activité que directement le tonnage. Elle calcule son tonnage moyen transporté sur la base des données d'activité qu'elle a pu collecter comme suit :

$$t \text{ (moy)} = [(U1) + (U2) + \dots + (Un)] * FC / N$$

Avec :

- t (moy) = tonnage moyen transporté ;
- U n = Nombre d'unités par prestations
- FC = Facteur de conversion associé à l'unité choisi (en kg / unité)
- N = Nombre de prestations du groupe de véhicule.

Unité(s) permettant d'approcher le tonnage transporté :

- Les mètres de plancher ;
- Le nombre de colis livrés ;
- Le nombre de palettes ;
- Le chiffre d'affaire transport ;
- Toute autre unité pertinente.

Méthode 3 : Méthode simplifiée applicable au cas des tournées de collecte et distribution

Cette méthode concerne les groupes de véhicules qui sont rattachés à une même agence et dont l'activité consiste à collecter des marchandises à destination de l'agence et/ou à distribuer des marchandises au départ de l'agence (toutes les marchandises partant de l'agence ou arrivant à l'agence). Cette méthode simplifiée est envisageable par l'entreprise pour mesurer les t.km de cette activité. Cependant, les méthodes 1 et 2 peuvent également s'appliquer et sont préférables.

Sur le périmètre de l'activité de son groupe de véhicules, l'entreprise suit :

- Le tonnage collecté

- Le tonnage distribué
- Le nombre de tournées
- La distance totale parcourue par les véhicules du groupe (en charge et à vide).

L'entreprise peut utiliser la méthode suivante :

- Sur une tournée :
 $t \text{ (moy)} = (\text{tonnes collectées} + \text{tonnes distribuées}) / 2$
- Sur un ensemble de tournées :
 $t \text{ (moy)} = (\sum \text{tonnes collectées} + \sum \text{tonnes distribuées}) / NT / 2$

Avec :

- \sum = la somme de
- NT = Nombre de tournées

Quelques que soit la méthode utilisée, les éléments de preuves (bordereaux de livraison, lettre de voiture, facteurs de conversion...), hypothèses et modèles de calcul doivent être disponibles le cas échéant.

Dans le cas de l'utilisation d'un échantillon pour estimer le tonnage moyen, l'entreprise démontre que ces prestations sont représentatives de l'activité de son groupe de véhicules.

NOTE : Dans le cadre du label, pour les gabarits VUL, la donnée relative au tonnage moyen n'est pas requise pour calculer la performance de la flotte de véhicules.

3.6. Vitesse moyenne et déclivité

La vitesse moyenne, exprimée en kilomètres par heure, est le rapport entre la distance parcourue et le temps de fonctionnement du moteur allumé de la traction. Dans le calcul de la vitesse moyenne, le temps de fonctionnement du moteur à l'arrêt est idéalement pris en compte.

Plusieurs sources de remontée d'informations peuvent être prises en compte selon leur disponibilité au sein de l'entreprise :

- les ordinateurs de bord ou l'informatique embarquée des véhicules ;
- les données sociales (temps de conduite) et le kilométrage effectué ;
- à partir d'un échantillonnage sur un ou plusieurs véhicules et trafics représentatifs de la flotte.

La déclivité représente la pente moyenne de la route empruntée par un groupe de véhicule donné.

La valeur standard retenue dans l'outil en ligne est « Vallonné +/-2% ». La valeur de déclivité est vérifiée au cours de l'audit uniquement si elle est différente de cette valeur standard.

Les éléments de preuve permettant de justifier l'estimation de la vitesse moyenne, ainsi que la déclivité moyenne (si elle est différente de +/-2%), doivent être disponibles.



3.7. Cas des trafics réalisés avec d'autres modes (fer, fleuve, mer)



L'entreprise collecte les données permettant le calcul de sa performance pour chaque mode de transport concerné (ferroviaire, fluvial, maritime), uniquement pour les trajets dont l'alternative routière existe et dont le point d'origine et/ou de destination est situé en France.

Sur l'outil en ligne l'entreprise pourra saisir :

- Les émissions de CO₂ directement transmises par les opérateurs des modes concernés ;
- Les émissions de CO₂ calculées, sur la base des éléments mentionnés ci-dessous ;
- Les émissions de CO₂ obtenues par un mix des 2 méthodes ci-dessus.

L'entreprise n'aura pas à saisir le gabarit de véhicules routiers équivalent, la déclivité moyenne, ni la vitesse moyenne des activités de transport multimodale. L'outil en ligne fixe ces valeurs par défaut.

Fichiers de calcul

En cas de calcul des émissions de CO₂, l'entreprise collectera notamment les données suivantes :

- Le tonnage moyen transporté, sur les parcours en charge et à vide ;
- Le type de liaisons concernées⁴ ;
- Le nombre de liaisons effectuées dans l'année pour chaque liaison définie ;
- La distance associée à chaque liaison.

Les éléments de preuve et fichiers de calcul sont conservés.

Fichiers de calcul

4. Calcul de la performance de la flotte

4.1. Principes

Il s'agit d'analyser la méthodologie de calcul de la performance correspondant à la période de référence N-1.

La fiabilité du calcul et du processus de report des données est recherchée. Les données sources sont documentées et accessibles et les principes de calcul suivants sont visés :

- **Exhaustivité** : par la prise en compte de l'ensemble des données contribuant au calcul de l'indicateur de performance définis dans le périmètre de labellisation ;
- **Cohérence** : par la possibilité de comparer les indicateurs dans le temps, notamment par la justification de tout changement



⁴ Un type de liaison correspond à un trajet défini pour un mode de transport entre une origine et une destination (exemple : Paris – Lyon en train).

significatif de la méthodologie de quantification des émissions (mise à jour des facteurs d'émission...) ou de l'activité (changement de périmètre, CA...);

- **Précision** : par le souci de réduire les sources de biais et incertitudes associées aux données ;
- **Transparence**, avec la mention systématique des hypothèses, de la méthodologie et des données employées pour le calcul des indicateurs de performance.

4.2. Calcul de la performance de la flotte

Pour chacun de ses groupes de véhicules, l'entreprise reporte ses données d'activité consolidées dans l'outil en ligne notamment :

- Les consommations des véhicules et des groupes froids, les distances, les tonnes.kilomètres ;
- La vitesse moyenne ;
- La déclivité moyenne (si profil de route spécifique, sinon garder la valeur standard retenue à savoir « Vallonné +/-2%).

Les données d'activité relatives au transport multimodal (si concerné) sont également reportées.

Outil en ligne « **Objectif CO₂** »

La performance moyenne de l'ensemble de la flotte exprimée en gCO₂/km doit être située en dessous du niveau de référence indiqué par l'outil en ligne (*calculé sur la base des données HBEFA provenant du parc français*).

En cas d'utilisation de méthode alternative, notamment dans l'évaluation du tonnage moyen transporté (méthodes 2 ou 3 présentées dans le paragraphe 3.4), l'entreprise doit pouvoir démontrer que les approximations effectuées permettent de se prononcer avec confiance sur le niveau de performance atteint.

5. Validation de l'audit

Pour satisfaire aux exigences de l'audit, l'entreprise devra répondre aux différents points listés ci-dessus et apporter autant que faire se peut une preuve documentaire ou visuelle à l'auditeur.

Les questions sont classées selon un code couleur (feux tricolores) en fonction de leur importance :

- Aux questions de faible importance est attribuée la couleur verte
- Aux questions d'importance moyenne est attribuée la couleur orange
- Aux questions de forte importance est attribuée la couleur rouge.

Pour valider l'audit, il ne peut y avoir que :

- au maximum 3 non-conformités sur l'exhaustivité des questions ;

- aucune non-conformité sur des questions rouges ;
- 1 seule non-conformité sur des questions orange.

Si à l'issue de l'audit, l'entreprise ne respecte pas ces obligations, un délai de 3 mois maximum pourra lui être octroyé afin de lui permettre de lever les non-conformités excédentaires.

6. Maîtrise documentaire

Les documents nécessaires au suivi du label « Objectif CO₂ » et prouvant la conformité au référentiel doivent être maîtrisés et conservés. Cela comprend :

- La dernière version du référentiel en vigueur ;
- Les éléments de preuve permettant de justifier du périmètre déclaré y compris le taux de sous-traitance ;
- La procédure de maîtrise des données sources (voir paragraphe 3.1.) ;
- Les fiches de recevabilité et de synthèses issues de l'outil Web « Objectif CO₂ » ;
- Les fichiers de calcul intermédiaires permettant de consolider les données sources ;
- Les éléments de preuves permettant de justifier les données sources déclarées, y compris dans le cas du multimodal (si concerné) ;
- Les éléments de preuves permettant de justifier de la vitesse moyenne et la déclivité associée (si profil de route spécifique est différente de +/-2%) ;
- Les rapports d'audit dans le cadre du label.

Ces documents peuvent être conservés en format papier et/ou électronique.

Les éléments de preuves et fichiers de calcul permettant de justifier de l'atteinte de la performance doivent être conservés à minima 4 ans.

7. Mise à jour de la performance

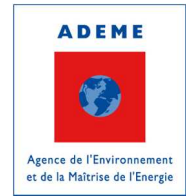
La performance de la flotte est recalculée annuellement après que l'entreprise a mis à jour sur l'outil en ligne ses données d'activité pour chaque nouvelle période, de manière analogue à sa période de référence P0 (voir paragraphe 3. et 4.).

La performance de la flotte doit rester au-dessous du niveau de référence calculé par l'outil (voir paragraphe 4.3.).

Dans le cas de facteurs exogènes exceptionnels ayant dégradé le niveau de performance de la flotte (exemple : gain ou perte d'un client ayant un impact important sur la performance), l'entreprise pourra le justifier et recalculer sa performance en la lissant sur le cycle de labellisation en cours, en coordination avec le gestionnaire du label.

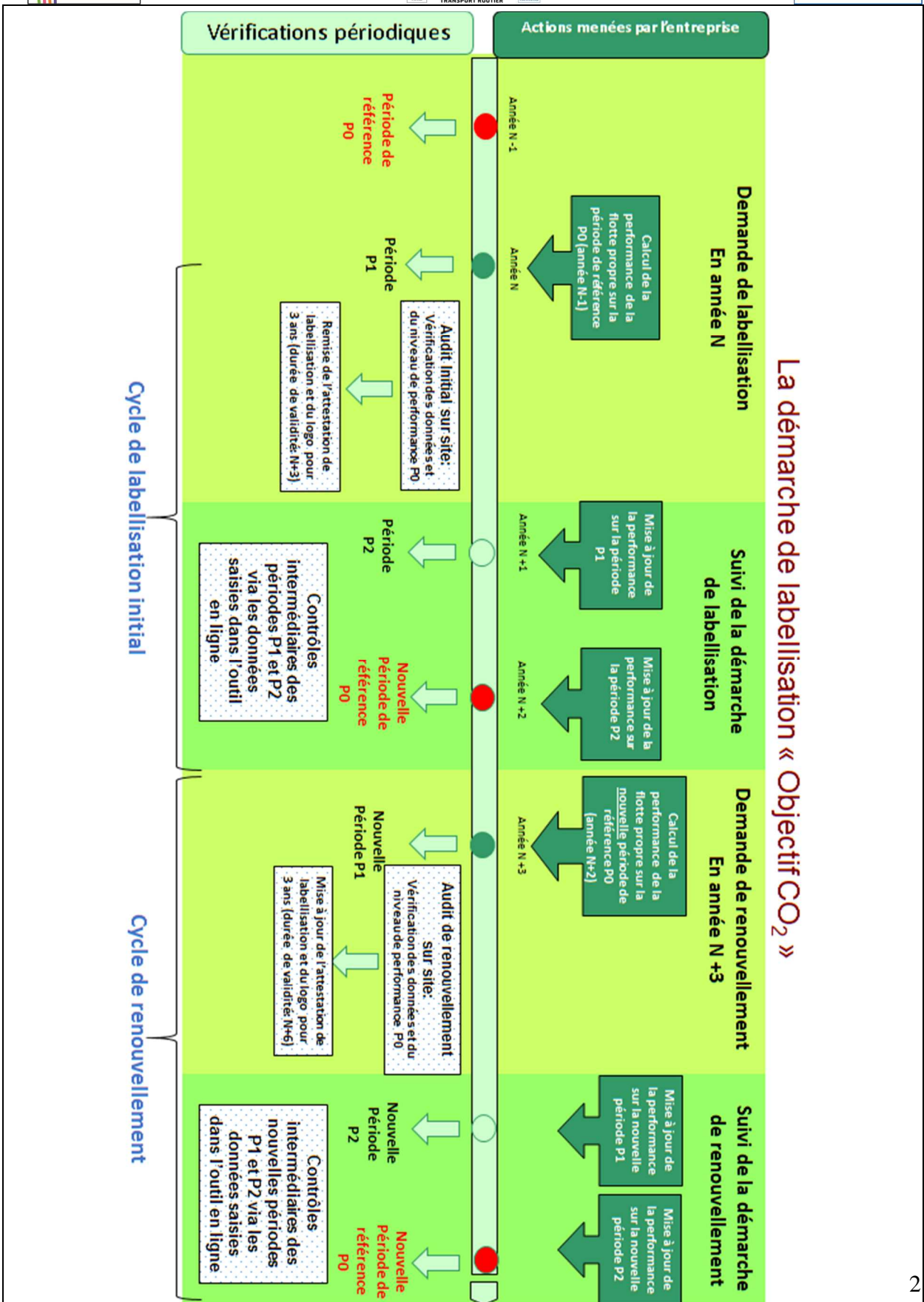
Exemple 1 : Si en P1 la performance calculée par l'outil est insuffisante, l'entreprise pourra la recalculer en prenant en compte les données d'activité calculées en P0 et en P1 (addition des données d'activité consolidées pendant les périodes P0 et P1 et recalcul de la performance sur l'outil).

Outil en ligne « Objectif CO₂ »



Exemple 2 : Si en P2 la performance calculée par l'outil est insuffisante, l'entreprise pourra la recalculer en prenant en compte les données d'activité calculées en P0, P1 et P2 (addition des données d'activité consolidées pendant P0, P1 et P2 et recalcul de la performance sur l'outil).

La démarche de labellisation « Objectif CO₂ »



Version du 26/09/2016



Modèle de procédure de maîtrise des données sources en lien avec le référentiel
 Label "Objectif CO₂ TRM"

Données de consommations et distances		Données de tonnages							
Donnée de collecte	Nature de la donnée (mesure, calcul, estimée)	Fréquence de collecte de la donnée source	Describe succinctement les outils de suivi de la donnée source (exemple : informatique embarquée, km compteur,...)	Où est le Responsable de la collecte dans l'entreprise garant de la qualité des données	Définir les parties intéressées impliquées dans la collecte de la donnée source (exemple : chauffeur, donneur d'ordre,...)	Enregistrement / Support de la donnée source (papier ou informatique)	Enregistrement / Lieu de stockage de la donnée de collecte (portail, gazoil, TRM,...)	Describe succinctement les contrôles internes de la donnée source	Actions mises en place en cas de détection d'anomalies
Données de consommations de carburant									
Consommations des groupes froids*									
Distance totale parcourue									
Distance à vide									
Vitesse moyenne									
Décélérité moyenne*									
Données de tonnages									
Méthodes 1 et 2									
Tonnages transportés par prestation									
Distances en charge par prestation									
Dans le cas où l'entreprise utilise une autre unité pour mesurer son activité que directement le tonnage									
Unité pour approcher le tonnage (mètres de plancher, coils, palettes,...)									
Facteur de commission									
Nombre de prestations réalisées en lien avec l'unité choisie pour estimer le tonnage									
Méthode 3									
Tonnage collecté et distribué									
Nombre de tournées									

Aide pour compléter le fichier

- Les cas en blanc sont à remplir par l'entreprise afin de décrire sa méthode de suivi des données sources (voir section 3 du référentiel "Label Objectif CO₂"). Les cas en grisés sont à remplir seulement si le transporteur est concerné :
- Pour les consommations des groupes froids, seuls les transports en température dirigée sont concernés.
 - Pour la décélérité moyenne, seules les entreprises utilisant des itinéraires avec une pente moyenne différente de 0% (plaine) sont concernées (par exemple cas des routes vallonnées ou de montagne).
 - Pour les données de tonnages, l'entreprise remplit, la/les méthodes de suivi pertinentes, et à minima une méthode.
 - Méthode 1 : Calcul à partir des tonnes et des kilomètres de toutes les prestations
 - Méthode 2 : Calcul à partir des tonnes et des kilomètres d'un échantillon représentatif des prestations
 - Méthode 3 : Méthode simplifiée applicable au cas des tournées de collecte et distribution

bel

Ver

18 mars 2016