

Label

Objectif CO₂

Référentiel

Transport de Voyageurs

Version du 10 septembre 2021

Le programme EVE est porté par l'ADEME, Eco CO2 et les Organisations Professionnelles (AUTF, CGI, FNTR, FNTV, OTRE, Union TLF) et bénéficie du soutien du ministère de la Transition écologique. Il est financé par les fournisseurs d'énergie dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie.

SOMMAIRE

PROGRAMME D'ENGAGEMENTS VOLONTAIRES POUR L'ENVIRONNEMENT - TRANSPORT ET LOGISTIQUE	3
OBJECTIFS DU LABEL	4
DOMAINE D'APPLICATION	5
TERMES, DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS	7
CRITÈRES D'EXIGENCE	9
FICHE DE SUIVI DES MODIFICATIONS	22



Programme d'Engagements Volontaires pour l'Environnement - Transport et Logistique

Le programme d'Engagements Volontaires pour l'Environnement - Transport et Logistique (EVE) vise à accompagner l'ensemble des entreprises dans la réduction de l'impact énergétique et environnemental de leurs activités de transport et logistique. Il s'appuie sur des dispositifs spécifiques destinés aux chargeurs, aux commissionnaires de transport, aux grossistes et aux transporteurs de marchandises et de voyageurs. Une plateforme commune d'échange de données permet à chacun de connaître ces impacts.

Le programme est porté par l'ADEME, Eco CO2 et les Organisations Professionnelles (AUTF, CGI, FNTR, FNTV, OTRE, Union TLF) et bénéficie du soutien du ministère de la Transition écologique. Il est financé par les fournisseurs d'énergie dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie.

En tant que porteur associé du Programme EVE, Eco CO2 s'engage à gérer les contributions financières aux audits du Label Objectif CO2. Le coût d'accompagnement et de frais d'audit Label Objectif CO2 réalisé par un auditeur référencé est partiellement à la charge de l'entreprise. Eco CO2 gère l'attribution de la contribution financière aux entreprises, établie en fonction des critères de taille d'entreprise et des montants forfaitaires définis par le comité opérationnel du dispositif concerné et encadrés par le système d'aide à la décision de l'ADEME.

Le label reconnaît et valorise les entreprises de transport routier de voyageurs qui ont atteint un haut niveau de performance CO₂. Il est attribué à la suite d'un audit dont l'objet principal est de vérifier, par un tiers expert habilité et indépendant, la fiabilité des données de l'entreprise transmises dans l'outil en ligne et l'atteinte du seuil de performance requis. Pour en savoir plus : site Objectif CO2 du programme EVE : www.eve-transport-logistique.fr.

Objectifs du label

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 permet en outre d'établir la performance réelle en matière d'émission de CO₂ de la flotte de véhicules¹ des transporteurs au moyen d'audits périodiques (vérification de données chiffrées) et d'uniformiser les méthodes et critères d'évaluation.

L'objectif de ce référentiel², établi par l'ADEME, le ministère de la Transition écologique, chargé des Transports, en concertation avec des entreprises de transport et les organisations professionnelles représentatives du secteur, est de décrire les exigences auxquelles doivent satisfaire les entreprises pour pouvoir prétendre au label.

¹ Le terme « CO₂ » est conservé par souci de cohérence avec le nom de la démarche car historiquement il s'agissait bien de calculer les émissions de CO₂ uniquement. Actuellement, ce sont les émissions de GES (incluant le CO₂) qui sont calculées. La méthodologie est exactement la même, seules les valeurs des facteurs d'émissions sont légèrement plus élevées car ces derniers englobent d'autres gaz à effet de serre (le CO₂ reste majoritaire dans le gazole). Les résultats en termes d'émissions se lisent ainsi en gCO₂eq et englobent en outre les phases amont et utilisation des énergies utilisées par la flotte de véhicules.

² Le label « Objectif CO₂ » pour le Transport Routier de Marchandises a été officialisé en mai 2016. Le présent document concerne le référentiel pour l'obtention du label « Objectif CO₂ » pour le Transport Routier de Voyageurs.

Domaine d'application

Le label « Objectif CO₂ » s'adresse à toute entreprise de TRV, qu'elle soit ou non signataire de la Charte « Objectif CO₂ ».

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

- Être une régie ou une entreprise de transport routier de voyageurs. Lorsqu'une société détient une ou plusieurs entreprises de transport routier, cette société peut être éligible au label en son nom à la condition que toutes ses filiales soient éligibles ;
- Avoir créé un compte sur l'outil de la plateforme internet www.objectifco2.fr et renseigné 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, nombre de voyageurs) 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 Départements et Régions d'Outre-Mer et les Collectivités d'Outre-Mer (DROM COM) 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 un taux de sous-traitance routière « non labellisée » inférieur 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 % (le coût d'achat hors taxes de la sous-traitance routière non labellisée doit être inférieur à 35% du chiffre d'affaires transport hors taxes de l'entreprise), une part suffisante de l'activité de ses sous-traitants doit 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.

- Dans tous les cas, la somme du chiffre d'affaires hors taxes de toutes activités exclues du périmètre label (c'est-à-dire dont les données ne sont pas suivies et ne sont pas renseignées sur l'outil Objectif CO₂) et du coût d'achat hors taxes de la sous-traitance routière non labellisée doit être inférieure à 35 % du chiffre d'affaires transport hors taxes de l'entreprise.
- Avoir atteint un niveau de performance élevé sur l'ensemble de son activité transport (toutes activités confondues), calculé à partir des émissions relatives des véhicules (exprimées en gCO₂eq/km). Ce niveau de performance est 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).

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 (charge moyenne transportée), de la vitesse moyenne et éventuellement la déclivité (si justifiée).

- Respecter la réglementation des transports routiers. Il convient d'exclure de la démarche toute société qui, par son comportement, vient entacher l'image de l'ensemble des transporteurs signataires et, ce faisant, porter atteinte à la crédibilité du programme.

L'utilisation par une entreprise, sur tout support que ce soit, de la marque « Objectif CO₂ » préalablement à la formalisation d'une première labellisation au titre de ce dispositif, ou pour une entreprise précédemment labellisée au-delà de la période de 3 ans après la validation de sa labellisation, pourra entraîner la suspension de toute instruction d'un dossier de labellisation pour une durée de 18 mois à compter de la constatation par le service territorial des transports ou de l'ADEME. Une période supplémentaire de 6 mois d'utilisation de la marque « Objectif CO₂ » au-delà des 3 ans pourra être tolérée pour les entreprises qui sont dans une démarche de réengagement dans le label.

Si ces conditions sont respectées, l'entreprise peut faire une demande auprès d'Eco CO₂, 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 peut demander son audit de vérification afin de valider sa conformité au présent référentiel et est mise en relation avec un auditeur habilité. Ce dernier dispose de la fiche de recevabilité, la fiche de synthèse du ou des dossiers issues 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 est 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 décrit dans le document « Procédure de labellisation Objectif CO₂ ».

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

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 4 années consécutives comprenant les périodes A0 (période de référence), A1, A2 et A3.

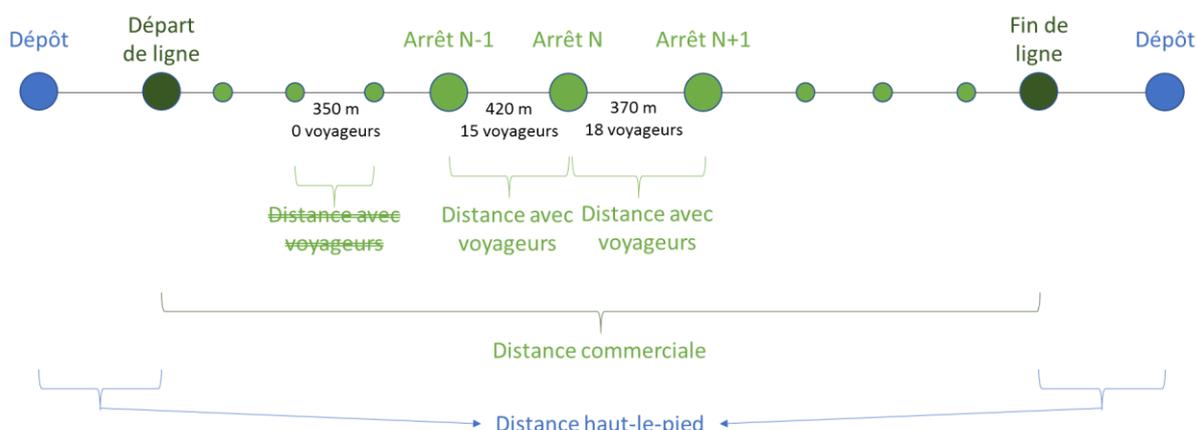
Déclivité : La déclivité représente la pente moyenne de la route empruntée par un groupe de véhicule donné et se trouve segmentée dans l'outil HBEFA de la manière suivante :

- Plaine 0 %
- Vallonné ±2 %
- Montagneux ±4 %
- Très montagneux ±6 %

Distance commerciale : distance parcourue par le moyen de transport entre le point de départ du trajet (ligne, O/D) et son point d'arrivée.

Distance avec voyageurs : distance du tronçon parcouru par le moyen de transport entre deux points sans descente ni montée de nouveaux voyageurs. Un **trajet** (distance commerciale) correspond à un ou plusieurs **tronçons** (distances avec voyageurs).

Distance haut-le-pied : distance des tronçons de pré et post positionnement d'un véhicule (sur lequel aucun passager n'est jamais transporté) sur son itinéraire commercial. Le trajet haut-le-pied (i.e. « à vide ») représente la différence entre la distance totale parcourue et la distance avec voyageurs.



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

NOTE : Les données d'activité incluent notamment la quantité d'énergie, la distance parcourue et le nombre de voyageurs transportés.

Dossier : partie de l'outil Objectif CO₂ 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 sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport (arrêté du 26 avril 2017 pris pour l'application du décret n° 2017-639).

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 TRV, 8 gabarits principaux sont identifiés dans le programme Objectif CO₂ :

- Véhicule < 10 places
- Minicar < 8 m
- Midicar 8 – 11,9 m
- Car 2 essieux > 11,9 m
- Car 3 essieux
- Minibus < 8 m
- Midibus 8 – 11,9 m
- Bus 2 essieux > 11,9 m
- Bus 3 essieux et articulés

Groupe de véhicules : un groupe de véhicules représente un ensemble homogène de gabarits de véhicules, de même usage principal, de type de carburant identique, et à l'activité semblable (scolaire, ligne, tourisme, grand tourisme).

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 TRV, l'indicateur de performance peut s'exprimer en g CO₂ eq/voy.km ou en g CO₂ eq/ km.

Période de référence : période historique (notée A0) 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.

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.

TRV : Transport Routier de Voyageurs.

Source : Charte Objectif CO₂

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 du véhicule.

Voy.km : Le voyageur-kilomètre est une unité de mesure de quantité de transport correspondant au transport d'une personne sur un kilomètre.

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 (nombre de voyageurs, ...) <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 ; par exemple au 31/12 si la période se situe entre le 01/01 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^{4 5} doivent être labellisés.
- 2) Une filiale, en tant qu'entité juridique autonome, peut demander à être labellisée. Cette labellisation n'est 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 doit porter que sur le périmètre du label. Les filiales ne peuvent pas se prévaloir du label et il convient 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 peuvent demander individuellement à être labellisées si elles le souhaitent.

Le périmètre organisationnel est mis à jour annuellement. Point non applicable lorsque c'est la première année de saisie des données qui est audité.

**Outil en ligne
Objectif CO₂ du
programme EVE**

**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 A0 correspondant à l'année complète précédant le lancement de sa démarche de labellisation ;
- Les périodes A1, A2 et A3 correspondant au suivi de sa performance sur le cycle de labellisation.

**Outil en ligne
Objectif CO₂ du
programme EVE**

**Fichiers de calcul
consolidés**

⁴ Les filiales acquises par le groupe au cours de l'exercice audité peuvent être exclues du périmètre si les données d'activité ne sont pas disponibles à la date de la demande de label.

⁵ Les filiales acquises par le groupe au cours de l'année de la demande de label peuvent être intégrées au périmètre de l'exercice audité si les données d'activité de ces filiales sont disponibles à la date de la demande de label, et sous réserve de l'accord desdites filiales

<p>Afin de tenir compte des variations de résultats liés à la saisonnalité des données de consommation, les périodes de calcul des indicateurs s'effectuent sur une période de 12 mois consécutifs.</p>	
<h3>2.3. Périmètre d'activité</h3>	
<p>L'entreprise identifie dans l'outil en ligne, son périmètre d'activité, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les groupes de véhicules de sa flotte propre immatriculés en France en lien avec le périmètre organisationnel défini ; <p>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 » inférieur 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.</p> <p>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 doit 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 ».</p> <p>Pour calculer le taux de sous-traitance routière, il convient 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 TRV. C'est cette valeur qui est comparée au montant HT du chiffre d'affaires TRV de l'entreprise.</p> <p>Sont concernés par le calcul de la sous-traitance, toutes les opérations de transport routier ayant au moins l'un des points origine ou destination sur le territoire français.</p> <p>La sous-traitance en cascade n'est pas prise en compte dans ce calcul : seuls les sous-traitants de niveau 1, c'est-à-dire ceux ayant facturé l'entreprise audité sont concernés.</p> <p>Les trajets adéquats effectués par des sous-traitants de niveau 1 labellisés ne doivent pas être inclus dans le calcul dès lors que l'une des périodes labellisées de ce sous-traitant recouvre toute ou partie de la période auditée.⁶</p>	<p>Outil en ligne Objectif CO₂ du programme EVE</p> <p>Une déclaration sur l'honneur mentionnant le taux de sous- traitance, le calcul du taux de sous- traitance, et les éléments de preuves utilisés pour ce calcul (le taux sera vérifié lors de l'audit sur site d'après la balance des comptes).</p> <p>Liste des sous- traitants « labellisés » avec leur part relative dans le CA de l'activité transport de l'entreprise (si besoin)</p>

⁶ Exemple : L'entreprise A est auditée en 2019 sur la période de janvier à décembre 2018. Elle a un sous-traitant labellisé B dont la 3^{ème} année de labellisation s'est terminée en octobre 2017. Elle a un autre sous-traitant labellisé C dont la 3^{ème} année de labellisation s'est terminée en avril 2018. Ni B, ni C n'ont renouvelé leur label, c'est-à-dire qu'ils ne sont plus labellisés en 2019. Les trajets effectués par B ne peuvent pas être retirés du calcul puisqu'en janvier 2018, début de la période auditée pour A, B n'était déjà plus labellisé. Alors que les trajets effectués par C peuvent être retirés du calcul de sous-traitance puisque C était encore labellisé sur la période de janvier à avril 2018, début de la période auditée pour A.

<p>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.</p>	
<p>L'entreprise définit dans l'outil en ligne les groupes de véhicules associés à sa flotte propre. Chaque groupe de véhicules identifié doit comporter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un gabarit de véhicule ; • Un type de carburant ; • Une activité principale. <p>L'entreprise déclare autant de groupes de véhicules que nécessaire pour représenter l'intégralité de sa flotte propre.</p> <p>Les différentes composantes de chaque groupe de véhicules doivent correspondre à la réalité de l'exploitation de l'entreprise⁷. Chaque composante identifiée (a minima couple gabarit de véhicule / type de carburant) a une forte influence dans le calcul des émissions de référence HBEFA et peut donc influencer fortement la performance de l'entreprise en plus ou en moins.</p>	<p>Outil en ligne Objectif CO₂ du programme EVE</p>
<p>L'entreprise identifie les moyens lui permettant de maîtriser la structure de son parc de véhicules en lien avec les agences et groupes de véhicules définis (exemple : code d'immatriculation véhicule, suivi atelier, ...).</p>	
<p>L'activité des véhicules pris en location par un tiers peut être exclue de la démarche, à la demande de l'entreprise, si celle-ci n'a pas accès aux données. Par contre, l'activité en propre de ces véhicules au sein de l'entreprise est conservée.</p> <p>Dans tous les cas, la somme du chiffre d'affaires hors taxes de toutes activités exclues du périmètre label (c'est-à-dire dont les données ne sont pas suivies et ne sont pas renseignées sur l'outil Objectif CO₂) et du coût d'achat hors taxes de la sous-traitance routière non labellisée doit être inférieure à 35 % du chiffre d'affaires transport hors taxes de l'entreprise.</p> <p>Les véhicules support (véhicules de fonction, voitures ateliers, véhicules de service, véhicules de liaison) sont exclus de la démarche.</p>	
<h3>3. Collecte des données sources</h3>	
<h4>3.1 Méthodologie générale de collecte des données</h4>	

⁷ Lorsqu'un véhicule est réaffecté à un autre usage lors de la journée, de la semaine ou du mois, ce dernier est déclaré dans le groupe de véhicules correspondant à son usage principal (>50 % des km parcourus).

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 ;
- Distance totale parcourue ;
- Vitesse moyenne ;
- Déclivité moyenne (la valeur standard retenue est « Vallonné $\pm 2\%$ ». Si le profil de route emprunté est différent, il convient de le mentionner et de tenir à disposition les éléments justificatifs) ;
- Données de voy.km (voir ci-dessous).

Tableau de collecte des données, en s'appuyant sur le modèle fourni aux entreprises (voir annexe)

L'entreprise identifie la méthodologie lui permettant de calculer ses voy.km en prenant, par ordre de priorité :

Méthode 1 : Calcul à partir du nombre de voyageurs et de la distance associés à chaque tronçon (sans descente ni montée de nouveaux voyageurs) pour toutes les prestations ou un échantillon représentatif de l'activité

Méthode 2 : Calcul à partir du nombre total de trajets et du nombre de voyageurs (total ou moyenne) pour un échantillon représentatif de l'activité

Méthode 3 : Méthode simplifiée utilisant une unité opérationnelle (chiffre d'affaire, ...) et un facteur de conversion (€ facturé/voyageur par exemple)

L'entreprise collecte les données d'activité nécessaires au calcul de ses voy.km en fonction de la méthodologie choisie (voir sections 3.4, 3.5 et 4.2).

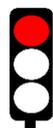
Pour les véhicules de moins de 10 places, les minicars et les minibus, les données de voy.km ne sont pas vérifiées dans le cadre de l'audit. C'est la valeur de tonnage moyen⁸ par gabarit de véhicule du référentiel HBEFA qui est prise en compte.

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 (primaire, secondaire, extrapolée, ...) ;
- 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 gazoil, logiciel de gestion et d'optimisation du transport, ...) ;
- 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.

⁸ Par rapport au référentiel HBEFA, le nombre de voyageurs est converti par l'outil en poids de voyageurs.



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 haut-le-pied ;
- Des événements exceptionnels (exemple : vol de carburant).

Tableau de collecte des données

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 suit notamment :

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

Etant donné que distance totale = distance avec voyageurs + distance haut-le-pied

Tableau de collecte des données

Fichiers des distances



3.4. Données de voyageurs

L'entreprise collecte les données de nombre de voyageurs transportés par sa flotte en fonction des groupes de véhicules définis dans son périmètre d'activité.

Il y a deux cas :

1. Le nombre de voyageurs est l'unité employée pour caractériser l'activité. Selon la méthode retenue, l'entreprise collecte cette donnée prestation par prestation ou bien à partir d'un échantillon représentatif de ses prestations. Soit le nombre de voyageurs prévus ou réels est connu directement (notamment pour l'occasionnel, le tourisme et le grand tourisme) soit il est approché à travers une estimation du remplissage moyen des véhicules (notamment pour la ligne régulière ou le scolaire).
2. L'entreprise utilise une autre unité pour mesurer son activité que directement le nombre de voyageurs, tels que le chiffre d'affaires transport ou une autre unité pertinente. Elle doit alors établir un facteur de conversion reliant l'unité employée à un voyageur, puis connaître le nombre d'unités et de prestations réalisées. Ces données sont collectées à partir d'un échantillon représentatif de ses prestations.

Les méthodes propres aux trois segments standards (tourisme, scolaire, ligne) peuvent ensuite être déployées sur tous les autres types d'activité (SLO, TAD, transport de personnels, ...).

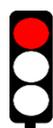
Tableau de collecte des données

Fichiers de suivi des voyageurs

Enquêtes déplacements

Devis/factures avec le nombre de passagers théoriques et réels

Preuves facteurs de conversion



3.5. Données de voyageurs.kilomètres



Il s'agit de calculer, pour chaque groupe de véhicules, les voy.km associés, et ainsi pouvoir évaluer leur remplissage moyen sur l'ensemble des parcours (rapport entre les voy.km et les km totaux). Cette donnée est nécessaire au calcul de la valeur de référence HBEFA.

Pour cela, l'entreprise collecte 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.

A l'intérieur d'un même groupe de véhicules, du fait de la réutilisation possible des véhicules sur plusieurs types d'activité, l'utilisation de méthodes de calcul différentes selon l'activité est possible ; dans ce cas, la méthode retenue sur le site en ligne Objectif CO₂ du programme EVE pour caractériser le calcul pour le groupe de véhicules sera celle avec la fiabilité la plus faible.

Méthode 1 : Calcul à partir du nombre de voyageurs et de la distance associés à chaque trajet pour toutes les prestations ou un échantillon représentatif de l'activité

L'entreprise est en mesure d'associer un nombre de voyageurs et un kilométrage parcouru (théorique ou réel) à chaque tronçon (sans descente ni montée de nouveaux voyageurs) pour chacune de ses prestations de transport ou pour un échantillon représentatif de l'activité (i.e. qui peut être extrapolé de manière cohérente à toute l'activité du groupe de véhicules).

Sur le périmètre de l'ensemble de l'activité de son groupe de véhicules, l'entreprise collecte la distance parcourue et le nombre de voyageurs sur chaque tronçon.

Les voy.km d'un tronçon sont calculés comme suit :

$$\text{voy.km} = \text{voy} * \text{km}$$

avec voy = nombre de voyageurs sur le tronçon et km = kilométrage parcouru sur ce tronçon

Les voy.km de l'ensemble de l'activité de son groupe de véhicules sont calculés comme suit :

$$\text{voy.km} = \text{voy.km}_1 + \text{voy.km}_2 + \dots + \text{voy.km}_n$$

avec voy.km_n = voy.km du tronçon n

Dans le cas d'un échantillon représentatif, la même méthode est appliquée pour calculer des voy.km sur l'échantillon.

Un remplissage moyen est ensuite calculé :

$$R_e = \text{voy.km}_e / \text{km}_e$$

avec voy.km_e = voy.km sur l'échantillon et km_e = distance commerciale totale parcourue sur l'échantillon

Enfin les voy.km de l'ensemble de l'activité sont obtenus en appliquant la distance commerciale totale parcourue de l'ensemble de l'activité du groupe de véhicules au remplissage moyen :

$$\text{voy.km} = \text{km} * R_e$$

avec km = distance commerciale totale du groupe de véhicules et R_e = remplissage moyen constaté

Tableau de collecte des données

Méthode 2 : Calcul à partir du nombre total de trajets et du nombre de voyageurs (total ou moyenne) pour un échantillon représentatif de l'activité

Lorsque le nombre de voyageurs et/ou les distances parcourues ne sont pas suivies ou disponibles par tronçon (sans montée ni descente de voyageurs), l'entreprise doit passer par l'étape d'estimation d'un nombre moyen de voyageurs par trajet.

$$nbV_e = voy_e / N_e$$

avec voy_e = nombre de voyageurs transportés au total sur l'échantillon et N_e = nombre de trajets sur l'échantillon

L'entreprise calcule ces données à partir d'un échantillon représentatif de l'activité de son groupe de véhicules, pour lequel elle dispose de données d'activité réelles (par exemple issues de comptages).

Les voy.km de l'ensemble de l'activité sont obtenus en appliquant la distance commerciale totale parcourue de l'ensemble de l'activité du groupe de véhicules au nombre moyen de voyageurs par trajet :

$$voy.km = km * nbV_e$$

avec km = distance commerciale totale du groupe de véhicules et nbV_e = nombre moyen de voyageurs constaté

Méthode 3 : Méthode simplifiée utilisant une unité opérationnelle (chiffre d'affaire, ...) et un facteur de conversion (€ facturé/voyageur, ...)

Lorsque le nombre de voyageurs n'est pas suivi ou disponible, l'entreprise peut passer par un indicateur d'activité approprié et un facteur de conversion de cet indicateur afin d'estimer ses voy.km.

Dans le cas où cet indicateur concerne le chiffre d'affaires transport, un facteur de conversion en €/voyageur est utilisé pour calculer le nombre moyen de voyageurs :

$$nbV_{tra} = CA_{tra} / CA_{voy}$$

avec CA_{tra} = chiffre d'affaires moyen par trajet (en €) et CA_{voy} = montant moyen facturé par voyageur (en €/voy)

Le chiffre d'affaire moyen par trajet peut être approché d'après le chiffre d'affaires transport global et le nombre de trajets :

$$CA_{tra} = CA_{total} / N$$

avec CA_{total} = chiffre d'affaires transport pour l'ensemble du groupe de véhicules et N = nombre de trajets

Les voy.km de l'ensemble de l'activité sont obtenus en appliquant la distance commerciale totale parcourue de l'ensemble de l'activité du groupe de véhicules au nombre moyen de voyageurs par trajet :

$$voy.km = km * nbV_{tra}$$

avec km = distance commerciale totale du groupe de véhicules et nbV_{tra} = nombre moyen de voyageurs constaté

Dans le cas où un autre indicateur que le chiffre d'affaire est retenu, la même méthode est appliquée, en remplaçant la donnée de chiffre d'affaires par celle de l'indicateur (places assises, ...).

Quelle que soit la méthode utilisée, les éléments de preuves, hypothèses et modèles de calcul doivent être disponibles le cas échéant.

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

Les plans de charge théorique ne sont pas suffisants pour estimer un nombre de voyageurs. La prise en compte d'un facteur de correction « au réel » est indispensable. Ce dernier peut résulter d'un comptage, d'une donnée nationale ou régionale représentative, ...

NOTE : Dans le cadre du label, pour les gabarits moins de 10 places, minicar et minibus, la donnée relative au nombre de voyageurs 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.



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 défini dans le périmètre de labellisation ;
- **Cohérence** : par la possibilité de comparer les indicateurs dans le temps, notamment par la justification de tout changement 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, les distances, les voyageurs.kilomètres ;
- La vitesse moyenne ;
- La déclivité moyenne (si profil de route spécifique, sinon garder la valeur standard retenue à savoir « Vallonné ± 2 %).

**Outil en ligne
Objectif CO₂ du
programme EVE**



La performance moyenne de l'ensemble de la flotte exprimée en gCO₂eq/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 nombre moyen de voyageurs transportés (méthodes 2 ou 3 présentées dans le paragraphe 3.5), 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 doit 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 trois non-conformités sur l'exhaustivité des questions ;
- Aucune non-conformité sur des questions rouges ;
- Une 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 peut 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 preuves permettant de justifier du périmètre déclaré y compris le taux de sous-traitance ;
- Le tableau de collecte des données (voir paragraphe 3.1.) ;
- Les fiches de recevabilité et de synthèse issues de l'outil Objectif CO₂ ;
- Les fichiers de calcul intermédiaires permettant de consolider les données sources ;
- Les éléments de preuves permettant de justifier les données sources déclarées ;
- Les éléments de preuves permettant de justifier 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 a minima 4 ans.

7. Mise à jour de la performance

7.1. Évolution du périmètre de labellisation

Le label est attribué sur la situation de l'année de référence étudiée lors de l'audit. Le périmètre du label ne peut donc pas évoluer durant le cycle des trois ans de labellisation.

Cependant, lorsque son périmètre organisationnel évolue en cours de cycle de labellisation, l'entreprise procède comme suit :

- Dans le cas d'une vente de filiale appartenant au périmètre de labellisation, l'entreprise retire de son calcul les véhicules associés et en avertit Eco CO2.
- Dans le cas du rachat d'une entreprise, l'entreprise peut :
 1. ne pas tenir compte de cette nouvelle filiale et l'inclure uniquement lors du renouvellement du label ;
 2. inclure cette nouvelle filiale dans le calcul de la performance à condition d'en avertir Eco CO2. Dans ce cas, un nouvel audit global sur l'ensemble du périmètre est réalisé. En cas d'audit positif et d'attribution du label, un nouveau cycle de labellisation débute.
 3. si cette filiale est labellisée (soit en son nom propre, soit à l'intérieur d'un groupe), elle peut être intégrée au périmètre existant sans audit.

7.2. Mise à jour de la performance

La performance de la flotte est recalculée annuellement après que l'entreprise ait mis à jour sur l'outil en ligne ses données d'activité pour chaque nouvelle période A1, A2 et A3, de manière analogue à sa période de référence A0 (voir paragraphes 3. et 4.).

La performance de la flotte doit rester au-dessous du niveau de référence calculé par l'outil (voir paragraphe 4.2.).

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 peut le justifier et recalculer sa performance en la lissant sur le cycle de labellisation en cours, en coordination avec Eco CO2.

Exemple 1 : Si en A1 la performance calculée par l'outil est insuffisante, l'entreprise peut la recalculer en prenant en compte les données d'activité calculées en A0 et en A1 (addition des données d'activité consolidées pendant les périodes A0 et A1 et recalcul de la performance sur l'outil).

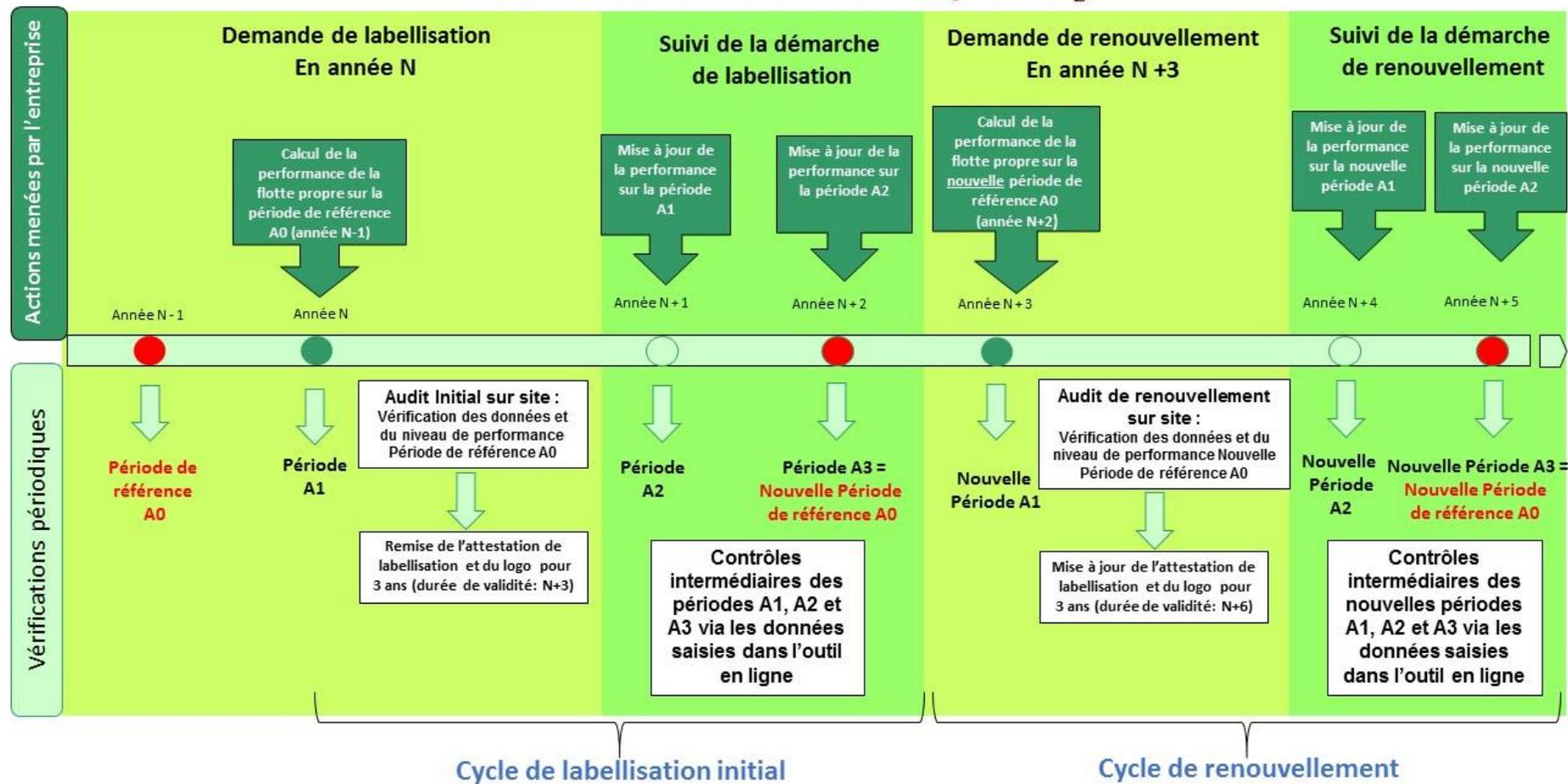
Exemple 2 : Si en A2 la performance calculée par l'outil est insuffisante, l'entreprise peut la recalculer en prenant en compte les données d'activité calculées en A0, A1 et A2 (addition des données d'activité consolidées pendant A0, A1 et A2 et recalcul de la performance sur l'outil).

**Outil en ligne
Objectif CO₂ du
programme EVE**

Fiche de suivi des modifications

Date Version	Objet de la modification	Application	Page(s)
25/06/2019	Version initiale		
24/09/2019	Version de travail utilisée pour les dix premiers audits		
25/02/2020	Version consolidée à la suite des dix premiers audits réalisés : Ajouts de compléments sur les éléments de preuve de la sous-traitance, sur les découpes minimales de la flotte en groupes de véhicules, sur le lien entre les distances (totale, avec voyageurs, en haut-le-pied), sur l'utilisation de plusieurs méthodes de calcul des voy.km pour un même groupe de véhicules		
10/09/2021	Modification de la formulation d'un critère d'éligibilité	Dans tous les cas, la somme du chiffre d'affaires hors taxes de toutes activités exclues du périmètre label (c'est-à-dire dont les données ne sont pas suivies et ne sont pas renseignées sur l'outil Objectif CO ₂) et du coût d'achat hors taxes de la sous-traitance routière non labellisée doit être inférieure à 35 % du chiffre d'affaires transport hors taxes de l'entreprise.	5
10/09/2021	Ajout paragraphe sur l'utilisation de la marque « Objectif CO ₂ »	L'utilisation par une entreprise, sur tout support que ce soit, de la marque « Objectif CO ₂ » préalablement à la formalisation d'une première labellisation au titre de ce dispositif, ou pour une entreprise précédemment labellisée au-delà de la période de 3 ans après sa labellisation, pourra entraîner la suspension de toute instruction d'un dossier de labellisation pour une durée de 18 mois à compter de la constatation par le service territorial des transports ou de l'ADEME. Une période supplémentaire de 6 mois d'utilisation de la marque « Objectif CO ₂ » au-delà des 3 ans pourra être tolérée pour les entreprises qui sont dans une démarche de réengagement dans le label.	6
10/09/2021	Précision exigence « 2.1. Périmètre organisationnel »	Les filiales acquises par le groupe au cours de l'exercice audité peuvent être exclues du périmètre si les données d'activité ne sont pas disponibles à la date de la demande de label. Les filiales acquises par le groupe au cours de l'année de la demande de label peuvent être intégrées au périmètre de l'exercice audité si les données d'activité de ces filiales sont disponibles à la date de la demande de label, et sous réserve de l'accord des dites filiales	11
10/09/2021	Modification de la formulation exigence « 2.3. Périmètre d'activité » > Exclusion véhicules	Dans tous les cas, la somme du chiffre d'affaires hors taxes de toutes activités exclues du périmètre label (c'est-à-dire dont les données ne sont pas suivies et ne sont pas renseignées sur l'outil Objectif CO ₂) et du coût d'achat hors taxes de la sous-traitance routière non labellisée doit être inférieure à 35 % du chiffre d'affaires transport hors taxes de l'entreprise.	13

La démarche de labellisation « Objectif CO₂ »



Version du 10/06/2019	Tableau de collecte des données								
Donnée de collecte	Nature de la donnée (primaire, secondaire, extrapolée, approchée) Voir onglet "Nature des données"	Fréquence de collecte de la donnée source	Décrire succinctement les outils de suivi de la donnée source (exemple: informatique embarquée, km compteurs,...)	Qui 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 : conducteur, donneur d'ordre, ...)	Enregistrement / Support de la donnée source (papier ou informatique)	Enregistrement / Lieu de stockage de la donnée de collecte (portail gasoil, ...)	Décrire succinctement les contrôles internes de la donnée source	Actions mises en place en cas de détection d'anomalies
Données de consommations et distances									
Consommations de carburant									
Distance totale parcourue									
Distance haut-le-pied									
Vitesse moyenne									
Déclivité moyenne*									
Données en nombre de voyageurs									
Méthode 1									
Nombre de voyageurs transportés par prestation									
Distances en charge par prestation									
Méthode 2									
Calcul d'un nombre moyen de voyageurs									
Nombre de trajets									
Méthode 3 : Cas d'utilisation d'un facteur de conversion									
Unité pour approcher le nombre de voyageurs (chiffre d'affaire,...)									
Facteur de conversion									
Nombre de prestations réalisées en lien avec l'unité choisie pour estimer le nombre de voyageurs									
Aide pour compléter le fichier									
<p>Les cases 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", disponible sur www.objectifco2.fr)</p> <p>Les cases en grisées sont à remplir seulement si le transporteur est concerné :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour la déclivité moyenne, seules les entreprises utilisant des itinéraires avec une pente moyenne différente de 2 % (vallonnée) sont concernées (par exemple cas des routes de montagne). - Pour les données de nombre de voyageurs, l'entreprise remplit, la/les méthodes de suivi pertinentes, et a minima une méthode. - Méthode 1 : Calcul à partir du nombre de voyageurs et de la distance associés à chaque trajet (sans descente ni montée de nouveaux voyageurs) pour toutes les prestations ou un échantillon représentatif de l'activité - Méthode 2 : Calcul à partir du nombre total de trajets et du nombre de voyageurs (total ou moyenne) pour un échantillon représentatif de l'activité - Méthode 3 : Méthode simplifiée utilisant une unité opérationnelle (chiffre d'affaire, ...) et un facteur de conversion (€ facturé/voyageur par exemple) 									