

# Label Objectif CO<sub>2</sub>

# Référentiel

## Grossistes - Transport routier de marchandises en compte propre

Version du 07/12/2022

Le programme EVE est porté par l'ADEME, Eco CO2 et les Organisations Professionnelles (AUTF, CGF, FNTR, FNTV, OTRE, Union TLF) et bénéficie du soutien du Gouvernement représenté par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et par le ministère de la Transition énergétique. 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	21

## **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 EVE est porté par l'ADEME, Eco CO2 et les Organisations Professionnelles (AUTF, CGF, FNTR, FNTV, OTRE, Union TLF) et bénéficie du soutien du Gouvernement représenté par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et par le ministère de la Transition énergétique. 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.

Le label reconnaît et valorise les entreprises grossistes ainsi que celles réalisant du transport routier de marchandises en compte propre 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](http://www.eve-transport-logistique.fr).

## Objectifs du label

En 2013, l'évaluation du dispositif de la charte « Objectif CO<sub>2</sub> – 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 CO<sub>2</sub> ;
- Accroître la lisibilité du dispositif afin d'inciter de nouveaux transporteurs à s'engager dans des démarches de réduction de leurs émissions de CO<sub>2</sub> ;
- 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 CO<sub>2</sub><sup>1</sup> 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.

Le label Objectif CO<sub>2</sub> grossiste/transport en compte propre est une déclinaison du label Objectif CO<sub>2</sub> les transporteurs s'engagent adapté aux spécificités des entreprises grossistes et réalisant du transport en compte propre.

L'objectif de ce référentiel, 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.

---

<sup>1</sup> Le terme « CO<sub>2</sub> » est conservé par souci de cohérence avec le nom de la démarche car historiquement il s'agissait bien de calculer les émissions de CO<sub>2</sub> uniquement. Actuellement, ce sont les émissions de GES (incluant le CO<sub>2</sub>) 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 CO<sub>2</sub> reste majoritaire dans le gazole). Les résultats en termes d'émissions se lisent ainsi en gCO<sub>2</sub>eq et englobent en outre les phases amont et utilisation des énergies utilisées par la flotte de véhicules.

## Domaine d'application

Le label « Objectif CO<sub>2</sub> » s'adresse à toute entreprise grossiste ou réalisant du transport de marchandise pour compte propre, qu'elle soit ou non signataire de la Charte « Objectif CO<sub>2</sub> », à l'exception des entreprises de transport<sup>2</sup> de marchandise pour compte d'autrui.

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

- Avoir créé un compte sur l'outil de la plateforme internet [www.objectifco2.fr](http://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 CO<sub>2</sub> ;
- 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 opérée<sup>3</sup> 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, le cas échéant, un suivi des données de trafics réalisés en mode non-routier (rail, fleuve, mer) ;
- 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 gCO<sub>2</sub>eq/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](http://www.objectifco2.fr), puis comparé avec la performance de référence calculée à partir de la base de données HBEFA<sup>4</sup> (données du parc français).
- Respecter la réglementation des transports routiers applicable aux entreprises concernées. Il convient d'exclure de la démarche toute société qui, par son comportement, vient entacher l'image de l'ensemble de la profession 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 CO<sub>2</sub> » 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<sub>2</sub> » au-delà des 3 ans pourra être tolérée pour les entreprises qui sont dans une démarche de réengagement dans le label.

---

<sup>2</sup> Entreprises dont le code APE appartient à la division 49.

<sup>3</sup> Comprend également les véhicules pris en location avec conducteur par l'entreprise.

<sup>4</sup> 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).

- Être inscrite sur la plateforme d'échange de données environnementales accessible depuis le site Internet [www.eve-transport-logistique.fr](http://www.eve-transport-logistique.fr)  
Toute entreprise souhaitant s'inscrire dans la démarche Objectif CO<sub>2</sub> peut également avoir un compte ouvert sur le site [www.eve-transport-logistique.fr](http://www.eve-transport-logistique.fr) qui est le site du programme EVE dans son ensemble, qui permet de partager ses informations environnementales à (ou collecter celles de) ses partenaires (clients ou prestataires fournisseurs).

Plusieurs informations sont demandées dont la raison sociale de l'entreprise, les coordonnées du chef de projet de l'entreprise, le code postal du siège de l'entreprise et son SIRET. Ces informations seront transmises automatiquement par courrier électronique aux contacts Charte Objectif CO<sub>2</sub> de la direction régionale de l'ADEME, du service territorial chargé des transports de la région concernée et d'Eco CO<sub>2</sub>.

L'entreprise pourra ensuite compléter ses indicateurs et indiquer son consentement de partage auprès de ses différents partenaires.

Si ces conditions sont respectées, l'entreprise peut faire une demande auprès d'Eco CO<sub>2</sub>, via le site [www.objectifco2.fr](http://www.objectifco2.fr), afin d'évaluer sa recevabilité au label, en fonction notamment du niveau de performance de sa flotte.

Si le dossier de l'entreprise est jugé recevable, elle 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 issus 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, la méthodologie de collecte des données sources et l'évaluation de la performance CO<sub>2</sub> de son activité transport.

L'audit vise principalement deux objectifs :

- vérifier la fiabilité des données d'activité que l'entreprise a déclarées ;
- 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 CO<sub>2</sub> ».

**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 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](http://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 CO<sub>2</sub>. 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 opération de transport (arrêté du 26 avril 2017 pris pour l'application du décret n° 2017-639).

**Flotte** : ensemble des véhicules opérés par l'entreprise affectés au transport de marchandise achetée, vendue ou transformée

**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 CO<sub>2</sub>:

- 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 CO<sub>2</sub> en « relatif », représentatives de la flotte. Dans le cadre du TRM, l'indicateur de performance peut s'exprimer en g CO<sub>2</sub> eq/ t.km ou en g CO<sub>2</sub> 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.

**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 conducteur 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 CO<sub>2</sub>.

**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 CO<sub>2</sub>

**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
<b>1. Pilotage de la démarche</b>	
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 CO<sub>2</sub>. Elle s'engage notamment à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Respecter les exigences du présent référentiel ;</li> <li>• Améliorer de manière continue ses pratiques et son niveau de performance énergétique et CO<sub>2</sub> dans le cadre du label ;</li> <li>• 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, ...) ;</li> </ul> <p>La lettre d'engagement peut être communiquée ou rendue visible aux parties intéressées.</p>	<p><b>Lettre d'engagement signée par la Direction</b></p>
1.2. Rôles et responsabilités	
<p>La direction nomme un chef de projet interne en charge :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Du pilotage et de la coordination générale de la démarche « Objectif CO<sub>2</sub> » (pour rappel dans le cadre de la Charte Objectif CO<sub>2</sub> et/ou de la démarche de labellisation) ;</li> <li>• Du contrôle des données d'activités consolidées avant saisie sur l'outil en ligne ;</li> <li>• Du report des données d'activité consolidées sur l'outil en ligne ;</li> <li>• De la conformité de l'entreprise aux exigences du présent référentiel.</li> </ul> <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"> <li>• Les parties intéressées internes et externes impliquées dans la collecte des données et le suivi associé ;</li> <li>• Les personnes en charge du calcul et suivi des indicateurs de performance ;</li> <li>• Les personnes ayant un rôle dans l'atteinte du niveau de performance requis par le référentiel.</li> </ul>	



## 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](http://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 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<sup>5</sup> <sup>6</sup> doivent être labellisés Objectif CO<sub>2</sub> grossiste/compte propre. Dans le cas où une ou plusieurs de ses filiales ont un code APE de la division 49 ET que la totalité de leurs activités est supérieure à 20% des t.km totales du groupe elles doivent alors obtenir le label « Objectif CO<sub>2</sub>, les transporteurs s'engagent » afin de permettre la labellisation du groupe.
- 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 de 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 CO<sub>2</sub>**

**Fiche de  
recevabilité**

**Fiche de synthèse**



<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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

## 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.

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.

**Outil en ligne Objectif CO<sub>2</sub>**

**Fichiers de calcul consolidés**

## 2.3. Périmètre d'activité

L'entreprise identifie 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.

**Outil en ligne Objectif CO<sub>2</sub>**

L'entreprise définit dans l'outil en ligne les groupes de véhicules associés à sa flotte propre. Chaque groupe de véhicules identifié doit comporter :

- Un gabarit et un sous gabarit de véhicule ;
- Un type de carburant ;
- La présence ou non de groupes froids ;
- Une activité principale.

L'entreprise déclare autant de groupes de véhicules que nécessaire pour représenter l'intégralité de sa flotte propre.

Les différentes composantes de chaque groupe de véhicules doivent correspondre à la réalité de l'exploitation de l'entreprise. Chaque composante identifiée (sous-gabarit, type de carburant, groupes froids, activité principale) 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.

**Outil en ligne « Objectif CO<sub>2</sub> »**

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).

Les véhicules support (véhicules de fonction, voitures ateliers, véhicules de service) sont exclus de la démarche.

## 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 convient de le mentionner et de tenir à disposition les éléments justificatifs) ;
- Données de t.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 t.km en prenant, par ordre de priorité :

Méthode 1 : Calcul à partir des tonnes et des kilomètres de toutes les opérations de transport  
Méthode 2 : Calcul à partir des tonnes et des kilomètres d'un échantillon représentatif des opérations de transport  
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).

Pour les catégories de VUL (classe I, II ou III), les données de t.km ne sont 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 (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, 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 opérations de transport 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.

**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 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 opérations de transport réalisées.
- La distance à vide.

**Tableau de collecte des données**

**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 opération par opération 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'unités et de opérations de transport réalisées. Ces

**Tableau de collecte des données**

**Fichiers de suivi des tonnages**

**Bordereaux de livraison, d'accompagnement**

**Preuves facteurs de conversion**

données sont collectées à partir d'un échantillon représentatif de ses opérations de transport.

### 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 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.

**Méthode 1 : Calcul à partir des tonnes et des kilomètres de toutes les opérations de transport**

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

$$t.km = (t1*km1) + (t2*km2) + \dots + (tn*kmn)$$

avec :

- t n = tonnage associé à une opération de transport;
- kmn = km en charge associés à une opération de transport

**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 opération par opération, l'entreprise doit passer par l'étape d'estimation du tonnage moyen. Les t.km sont calculées en appliquant la formule de calcul suivante :

$$t.km = t (moy) * km \text{ en charge}$$

avec :

- t (moy) = tonnage moyen transporté calculé sur l'échantillon représentatif (prise en compte des trajets en charge)
- km en charge = distance totale parcourue sur l'ensemble des trajets réalisés en charge

**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 ;

**Tableau de collecte des données**

- La distance totale parcourue par les véhicules du groupe.

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 calcule le tonnage moyen de la manière suivante :

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

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 opération de transport
- $N$  = Nombre d'opérations 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 :

- $t \text{ (moy)}$  = tonnage moyen transporté ;
- $U_n$  = Nombre d'unités par opération de transport
- $FC$  = Facteur de conversion associé à l'unité choisie (en kg / unité)
- $N$  = Nombre d'opérations 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

Quelle que soit la méthode utilisée, les éléments de preuves (bordereaux de livraison, 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 opérations de transportsont 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 au moins l'un des points origine ou destination est situé sur le territoire français.

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

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

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

**Fichiers de calcul**

En cas de calcul des émissions de CO<sub>2</sub>, l'entreprise collecte notamment les données suivantes :

- Le tonnage moyen transporté, sur les parcours en charge et à vide ;
- Le type de liaisons concernées<sup>7</sup> ;
- 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 défini dans le périmètre de labellisation ;

<sup>7</sup> 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).

- **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 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.

Cette exigence sera vérifiée lors de l'étude de la recevabilité de la demande de label de l'entreprise par Eco CO2.

**Outil en ligne « Objectif CO<sub>2</sub> »**

La performance moyenne de l'ensemble de la flotte exprimée en gCO<sub>2</sub> eq/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 3.5), 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 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 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 CO<sub>2</sub> » 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 ;
- Le tableau de collecte des données (voir paragraphe 3.1.) ;
- Les fiches de recevabilité et de synthèse issues de l'outil Web « Objectif CO<sub>2</sub> » ;
- 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 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

### 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 CO<sub>2</sub>.

- 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 a 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 CO<sub>2</sub> »**



## Fiche de suivi des modifications

Date Version	Objet de la modification	Application	Page(s)
07/12/2022	Version initiale		

## La démarche de labellisation « Objectif CO<sub>2</sub> »

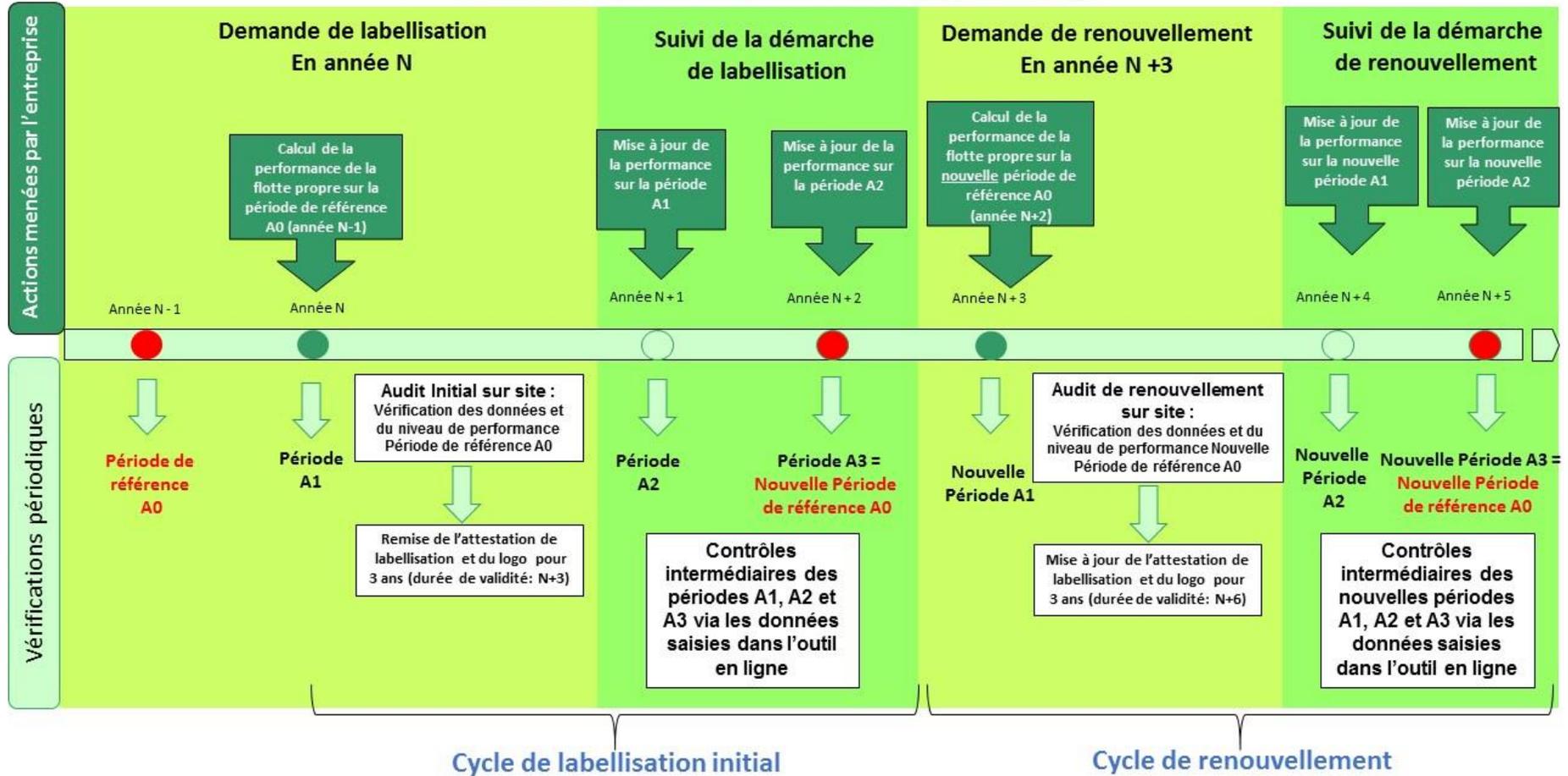


Tableau de collecte des données									
Version du 23/05/2019									
Donnée de collecte	Nature de la donnée (primaire, secondaire, extrapolée, approchée) Voir onglet "Nature des données"	Fréquence de collecte de la donnée source	Décrire succinctement les outils de suivi de la donnée source (exemple: 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: chauffeur, donneur d'ordre,...)	Enregistrement / Support de la donnée source (papier ou informatique)	Enregistrement / Lieu de stockage de la donnée de collecte (portail gasoil, TMS,...)	Décrire succinctement les contrôles internes de la donnée source	Actions mises en place en cas de détection d'anomalies
<b>Données de consommations et distances</b>									
Consommations de carburant									
Consommations des groupes froids*									
Distance totale parcourue									
Distance à vide									
Vitesse moyenne									
Déclivité moyenne*									
<b>Données de tonnages</b>									
Méthode 1									
Tonnages transportés par prestation									
Distances en charge par prestation									
Méthode 2									
Calcul du tonnage moyen									
Méthode 2 : Cas d'utilisation d'un facteur de conversion									
Unité pour approcher le tonnage (mètres de plancher, colis, palettes,...)									
Facteur de conversion									
Nombre de prestations réalisées en lien avec l'unité choisie pour estimer le tonnage									
Méthode 3									
Tonnage collecté et distribué									
Nombre de tournées									
<b>Aide pour compléter le fichier</b>									
<p>Les cases en <b>blanc</b> sont à remplir par l'entreprise afin de décrire sa méthode de suivi des données sources (voir <a href="#">section 3 du référentiel "Label Objectif CO<sub>2</sub>"</a>, disponible sur <a href="http://www.objectifco2.fr">www.objectifco2.fr</a>)</p> <p>Les cases en <b>grisées</b> sont à remplir seulement si le transporteur est concerné:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour les consommations des groupes froids, seuls les transports en température dirigée sont concernés.</li> <li>- 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).</li> <li>- Pour les données de tonnages, l'entreprise remplit, la/les méthodes de suivi pertinentes, et à minima une méthode.</li> </ul> <p>- 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</p>									