

Information sur la quantité gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport (Article L.1431-3 du code des transports)

**Référentiel relatif à la conformité de la méthode au code des transports
(Arrêté du 26 février 2019 pris pour l'application de l'article D.1431-19 du code des transports et relatif au certificat de conformité pour l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport)**

Date : 26/02/2019

Le présent document constitue le référentiel mentionné à l'article 1^{er} de l'arrêté du 26 février 2019 pris pour l'application de l'article D.1431-19 du code des transports et relatif au certificat de conformité pour l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport.

Il définit les conditions selon lesquelles l'organisme accrédité par un organisme d'accréditation vérifie la conformité de la méthode du prestataire de transport aux dispositions des articles D.1431-1 à D.1431-23 du code des transports.

Les articles cités dans le document sont ceux du code des transports.

Ce référentiel comprend trois chapitres :

- Chapitre 1 : La vérification.
- Chapitre 2 : Le rapport.
- Chapitre 3 : Le registre des outils de calcul.

CHAPITRE 1 : LA VÉRIFICATION.

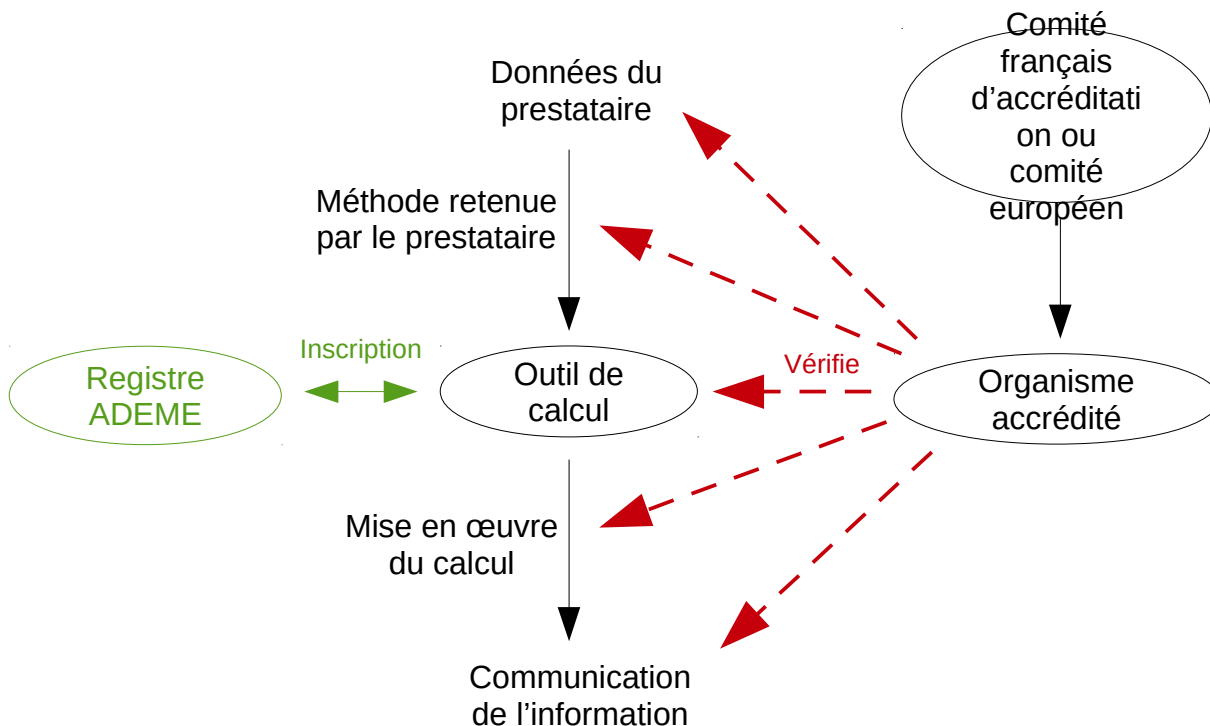
L'organisme accrédité par un organisme d'accréditation effectue la vérification en cinq parties complémentaires :

- Partie I. La méthode déclarée par le prestataire.
- Partie II. L'outil de calcul utilisé.
- Partie III. Les données entrées dans l'outil.
- Partie IV. La mise en œuvre du calcul.
- Partie V. La production et la communication de l'information.

Cette décomposition suppose que le prestataire utilise un outil de calcul ; il peut s'agir d'un outil spécifique au prestataire, ou d'un outil standard proposé par un éditeur de logiciels.

Dans le cas de l'absence d'outil de calcul, l'organisme accrédité doit adapter lui-même la procédure de vérification.

Ces éléments sont récapitulés dans le schéma ci-après qui concerne la mise en œuvre de la méthode utilisée par le prestataire de transport, de la définition de cette méthode jusqu'à la fourniture de l'information, avec le recours à un outil de calcul et le circuit relatif à la vérification de la méthode utilisée par un prestataire de transport.



Partie I. La méthode déclarée par le prestataire.

L'organisme accrédité prend connaissance de l'activité du prestataire et de ses choix concernant l'information GES (gaz à effet de serre) de la façon décrite ci-après.

Sur la base des informations fournies par le prestataire (documents écrits, exposés oraux), l'organisme accrédité rassemble et analyse les éléments suivants :

- nature des prestations de transport réalisées par le prestataire ou pour son compte ;
- moyens de transport correspondants.

Puis l'organisme accrédité rassemble, dans un document de synthèse qu'il rédige, les éléments suivants, issus des déclarations du prestataire :

- Périmètre des prestations de transport prises en compte (art. D.1431-4 et 5),
- méthode déclarée par le prestataire (art. D.1431-1 à D.1431-23), et en particulier :
 - Décomposition des prestations de transport adoptée pour calculer les taux de consommation de source d'énergie et les nombres d'unités transportées de niveau 3, le cas échéant (art D.1431-12),
 - choix méthodologiques retenus parmi les possibilités offertes par le code des transports (facteur d'émission non prévu dans l'arrêté du 10 avril 2012 modifié (art. D.1431-7), adaptation de la méthode indiquée aux articles D.1431-8 à D.1431-10 (art. D.1431-11), usage de valeur représentative du nombre optimal d'unités transportées (art D.1431-14), option choisie pour affecter un taux de consommation à un moyen de transport dont le prestataire n'a pas encore lui-même observé la consommation de source d'énergie (art D.1431-18)).

L'organisme accrédité rend un premier avis sur la conformité de ces éléments avec les

articles D.1431-1 à D.1431-23 du code des transports.

Partie II. L'outil de calcul utilisé.

L'outil de calcul peut être :

- un outil spécifique au prestataire (i.e. développé sous sa responsabilité) ;
- un outil mis à disposition par un éditeur de logiciels.

Fonctionnalités.

L'organisme accrédité identifie l'ensemble des fonctionnalités de l'outil.

L'organisme accrédité vérifie que l'outil permet de mettre en œuvre la méthode déclarée par le prestataire.

Paramétrage des facteurs d'émission et valeurs de niveau 1.

L'organisme accrédité vérifie que l'outil de calcul prend en compte :

- les facteurs d'émission des différents carburants tels que précisés par l'arrêté du 10 avril 2012 modifié,
- les valeurs de niveau 1 des différents modes de transport tels que précisés par l'arrêté du 10 avril 2012 modifié.

Lorsque la valeur d'un facteur d'émission n'apparaît pas dans cet arrêté, le prestataire de transport peut en retenir une valeur particulière. Il fournit à l'organisme accrédité tous les éléments bibliographiques permettant de justifier la valeur utilisée. L'organisme accrédité juge sur ces bases de la pertinence de la valeur utilisée.

Dans tous les cas, la valeur du facteur d'émission comprend :

- la phase de fonctionnement lors de la consommation de source d'énergie par le moyen de transport,
- la phase amont comprenant l'extraction, la culture des biocarburants, le raffinage, la transformation, le transport et la distribution des sources d'énergie.

Ne sont pas prises en compte les émissions liées à la construction et à l'entretien des équipements de production des sources d'énergie.

Décomposition en segments.

L'organisme accrédité vérifie que l'outil de calcul met en évidence les différents « segments » de la prestation de transport, tels que ceux-ci sont définis à l'article D.1431-1 du code des transports.

Cas d'un outil intégrant une fonctionnalité « distancier ».

Si l'outil intègre un calculateur d'itinéraire et de distances parcourues, l'organisme accrédité doit vérifier la pertinence des résultats en les comparant avec un jeu de données que l'organisme accrédité aura constitué au préalable. L'organisme accrédité vérifie la pertinence des sources de données utilisées, notamment par rapport au mode de transport considéré.

Calcul de la quantité de source d'énergie consommée dans la phase de fonctionnement pour le véhicule concerné.

L'organisme accrédité vérifie que l'outil de calcul, pour un taux kilométrique de consommation de source d'énergie et une distance donnés, effectue bien le produit de ces deux grandeurs.

Calcul de l'allocation de la quantité d'énergie consommée au bénéficiaire en cas de pluralité de bénéficiaires, selon le nombre d'unités transportées.

L'organisme accrédité vérifie que l'outil de calcul multiplie la quantité de source d'énergie consommée par le moyen de transport par le rapport entre le nombre d'unités transportées de chaque bénéficiaire pour la prestation et le nombre d'unités transportées dans le moyen de transport, ces différentes grandeurs étant données.

Calcul de la quantité de GES émise.

L'organisme accrédité vérifie que l'outil de calcul effectue le produit de la quantité d'énergie affectée au bénéficiaire par le facteur d'émission de la source d'énergie considérée.

Calcul de l'information relative à une prestation de transport.

L'organisme accrédité vérifie que l'outil de calcul effectue la somme des émissions de GES des différents segments d'une prestation de transport.

Gestion des cas particuliers.

L'organisme accrédité vérifie comment l'outil traite les cas particuliers (données manquantes, mal renseignées, etc.) et comment l'utilisateur en est averti : messages d'erreurs, résultats non renseignés, etc. La méthodologie correspondante (modélisation) est explicitée dans la description de l'outil.

Vérification du bon fonctionnement du calculateur.

L'organisme accrédité compare, sur un jeu de données correspondant à des cas théoriques de prestations de transport qu'il aura préalablement constitué, les résultats donnés par ses propres calculs et les résultats donnés par l'outil de calcul. Il vérifie ainsi le bon fonctionnement de l'outil de calcul.

Ce jeu de données doit correspondre à des prestations de transport habituellement réalisées par le prestataire.

L'organisme accrédité peut considérer que les fonctionnalités d'outils ayant fait l'objet de vérification et enregistrées dans le registre tenu par l'ADEME ne nécessitent pas de nouvelle vérification. Il identifie, dans le rapport mentionné au chapitre 2, les fonctionnalités qu'il n'a pas vérifiées parce qu'elles étaient enregistrées dans ce registre.

Partie III. Les données entrées dans l'outil.

Les données d'entrée sont les informations (données qualitatives) et valeurs utilisées comme entrées de chaque calcul (données quantitatives).

Les données quantitatives.

Les données quantitatives entrées dans l'outil sont potentiellement :

- les consommations ou taux de consommation,
- le nombre d'unités transportées dans le moyen de transport,
- les distances parcourues.

Les consommations ou taux de consommation.

Pour les valeurs de niveau 1, l'organisme accrédité vérifie :

- d'une part, que les valeurs de niveau 1 renseignées dans l'outil sont bien celles de l'arrêté du 10 avril 2012 modifié (vérification effectuée au niveau de l'outil, cf. partie II Outils),
- d'autre part, que les valeurs de niveau 1 utilisées par le prestataire sont appropriées à l'activité de transport effectivement réalisée.

Pour les valeurs de niveau 2, l'organisme accrédité vérifie comment le prestataire établit la moyenne des taux de consommation sur l'activité de sa flotte de moyens de transport. Il compare la valeur obtenue avec les données disponibles dans les publications correspondantes.

Pour les valeurs de niveau 3, l'organisme accrédité vérifie comment le prestataire établit les moyennes des taux de consommation sur les sous-ensembles issus d'une décomposition complète de son activité par schéma d'organisation logistique, par type d'itinéraire, par client, par type de moyen de transport ou toute autre décomposition complète appropriée. Il compare la valeur obtenue pour chaque sous-ensemble avec les données disponibles dans les publications correspondantes.

Pour les valeurs de niveau 4, l'organisme vérifie l'existence d'un moyen de mesure ou de constat de la consommation par prestation, et de recueil de ces mesures. Il compare la valeur obtenue avec les données disponibles dans les publications correspondantes. Il vérifie également l'existence d'une procédure documentée de mise à disposition de l'outil de calcul de l'information de consommation de carburant.

En cas d'utilisation de véhicules frigorifiques, les taux de consommation doivent prendre en compte les consommations inhérentes aux groupes froids.

Dans le cas de la sous-traitance, la méthodologie permettant d'estimer le cas échéant le taux de consommation du véhicule est définie et documentée. Dans le cas de reconstitution de l'information suite à l'absence de transmission par le sous-traitant, l'utilisation des valeurs de niveau 1 est possible.

Quand les quantités de carburant consommées pour les prestations de transport d'une compagnie aérienne ont été vérifiées par un organisme accrédité pour l'application de la directive européenne 2008/101/CE, cet élément de calcul est repris par l'organisme accrédité sans qu'il lui soit nécessaire d'effectuer des contrôles supplémentaires.

Quand les quantités de carburant consommées pour les prestations de transport d'une compagnie maritime ont été vérifiées par un organisme accrédité pour l'application du système européen de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de gaz à effet de serre, cet élément de calcul est repris par l'organisme accrédité sans qu'il lui soit

nécessaire d'effectuer des contrôles supplémentaires.

Quand les quantités de carburant consommées pour les prestations de transport d'une entreprise de transport routier ont été vérifiées dans le cadre du « Label Objectif CO2 » par un auditeur habilité, cet élément de calcul est repris par l'organisme accrédité sans qu'il lui soit nécessaire d'effectuer des contrôles supplémentaires.

Le nombre d'unités transportées dans le moyen de transport.

Pour les valeurs de niveau 1, l'organisme accrédité vérifie :

- d'une part, que les valeurs de niveau 1 renseignées dans l'outil sont bien celles de l'arrêté du 10 avril 2012 modifié (vérification effectuée au niveau de l'outil, cf. partie II Outils),
- d'autre part, que les valeurs de niveau 1 utilisées par le prestataire sont appropriées à l'activité de transport effectivement réalisée. Il s'agit non seulement de vérifier que le prestataire sélectionne la meilleure catégorie de véhicule parmi celles proposées par l'arrêté, mais aussi de vérifier, dans le cas des prestataires qui disposent de leurs propres véhicules, que les valeurs de niveau 1 sont voisines de celles que mesurent les prestataires.

Pour les valeurs de niveau 2, l'organisme accrédité vérifie comment le prestataire établit la moyenne des nombres d'unités transportées sur l'activité de sa flotte de moyens de transport. Il compare la valeur obtenue avec les données disponibles dans les publications correspondantes.

Pour les valeurs de niveau 3, l'organisme accrédité vérifie comment le prestataire établit les moyennes des nombres d'unités transportées par moyen de transport sur les sous-ensembles issus d'une décomposition complète de son activité par schéma d'organisation logistique, par type d'itinéraire, par client, par type de moyen de transport ou toute autre décomposition complète appropriée. Il compare la valeur obtenue pour chaque sous-ensemble avec les données disponibles dans les publications correspondantes.

Pour les valeurs de niveau 4, l'organisme vérifie l'existence d'une procédure documentée permettant de mettre à disposition de l'outil de calcul l'information de chargement issue des lettres de voiture.

Quand le nombre d'unités transportées pour les prestations de transport d'une compagnie aérienne a été vérifié par un organisme accrédité pour l'application de la directive européenne 2008/101/CE, cet élément de calcul est repris par l'organisme accrédité sans qu'il lui soit nécessaire d'effectuer des contrôles supplémentaires.

Quand le nombre d'unités transportées pour les prestations de transport d'une compagnie maritime a été vérifié par un organisme accrédité pour l'application du système européen de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de gaz à effet de serre, cet élément de calcul est repris par l'organisme accrédité sans qu'il lui soit nécessaire d'effectuer des contrôles supplémentaires.

Quand le nombre d'unités transportées pour les prestations de transport d'une entreprise de transport routier ont été vérifiées dans le cadre du « Label Objectif CO2 » par un auditeur habilité, cet élément de calcul est repris par l'organisme accrédité sans qu'il lui soit nécessaire d'effectuer des contrôles supplémentaires.

Prise en compte des trajets à vide.

L'organisme accrédité vérifie la bonne comptabilisation des trajets d'approche, de repositionnement, de ceux effectués à vide et des émissions à l'arrêt, moteur en marche, étant précisé qu'ils peuvent être pris en compte :

- dans la distance totale (niveaux 2 et 3),
- dans la consommation totale de source d'énergie du moyen de transport (niveaux 2 et 3).

Pour les valeurs de niveau 4, l'organisme accrédité s'assure de l'existence d'une procédure documentée de prise en compte des trajets à vide.

Les valeurs de niveau 1 incorporent ces trajets à vide.

La distance associée à une prestation.

La distance associée à la prestation peut être prise en compte de la manière suivante, par ordre de préférence :

- distance réelle associée à la prestation,
- distance obtenue à partir d'un distancier,
- distance orthodromique correspondant à la distance théorique la plus courte entre deux points de la planète.

Dans le cas de l'utilisation de la distance réelle, il n'est pas prévu de vérification supplémentaire à celle faite dans le cadre de la vérification de l'outil.

Dans le cas de l'utilisation d'un distancier, il n'est pas prévu de vérification supplémentaire à celle faite dans le cadre de la vérification de l'outil.

Conformément à la règle retenue dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour les activités aériennes, la distance entre deux aéroports doit être calculée en ajoutant 95 kilomètres à la distance orthodromique.

Compte-tenu des détours effectués par le moyen de transport ou de l'ordre dans lequel les différents bénéficiaires ont été traités en transport de lots partiels ou de colis, il est difficile de déterminer la distance totale parcourue ainsi que celle relative à chaque bénéficiaire. Il est alors possible d'utiliser la distance directe (ou plus courte distance possible avec le moyen de transport considéré) pour calculer les émissions de gaz à effet de serre et de les répartir en fonction de la référence utilisée (colis par exemple).

Validité des valeurs.

Pour les valeurs de niveau 2 ou 3, l'organisme accrédité vérifie que la durée sur laquelle sont calculées, par la méthode en cours, les valeurs moyennes relevant du niveau 2 ou du niveau 3, n'excède pas trois ans, sur la base des justificatifs transmis par le prestataire qui conserve l'historique de ces valeurs.

Cas particulier des valeurs objectifs.

Les services de transport massifié (autoroutes de la mer, autoroutes ferroviaires ou fluviales) peuvent connaître au démarrage un nombre d'unités transportées dans le moyen

de transport relativement faible et, corrélativement, des émissions unitaires de gaz à effet de serre élevées.

Afin de ne pas pénaliser ces services, le prestataire peut recourir à une valeur objectif de ce nombre d'unités.

Cette valeur est le résultat d'un pourcentage par rapport à la capacité du moyen de transport.

L'organisme accrédité vérifie que les pourcentages utilisés sont ceux donnés par l'arrêté du 10 avril 2012 et ses modifications ultérieures.

Il veille également à ce que l'utilisation des valeurs objectif soit limitée à trois années à compter du début de l'exploitation du service, conformément à ce même arrêté.

Cas d'une prestation de calcul intégrant la vérification des données d'entrée.

L'organisme vérifie l'existence d'une procédure documentée détaillant le versement par le prestataire de transport des éléments permettant les contrôles prévus à la partie III dans la base de données utilisée par l'outil de calcul.

Partie IV. Mise en œuvre du calcul.

La vérification porte sur la cohérence d'ensemble des calculs avec les données de consommation d'énergie du prestataire de transport.

Cohérence d'ensemble de l'information calculée.

Plus précisément, l'organisme accrédité vérifie la cohérence, sur une période de six mois à un an et pour l'ensemble des prestations de transport réalisées, entre :

- la somme des émissions des prestations de transport,
- le kilométrage total effectué par les véhicules du prestataire (y compris trajets à vide),
- les achats d'énergie pour l'ensemble de ses moyens de transport.

Ces vérifications peuvent être déterminées notamment :

- en effectuant le produit de la consommation totale de source d'énergie et du facteur d'émission correspondant ;
- en effectuant le produit du kilométrage total, du taux de consommation de source d'énergie et du facteur d'émission correspondant.

Partie V. Production et communication de l'information.

Production de l'information.

L'organisme accrédité vérifie par sondage que les prestations font l'objet de la production d'une information GES correspondante.

Communication de l'information.

L'organisme accrédité vérifie par sondage que l'information GES ainsi calculée est effectivement communiquée au bénéficiaire des prestations de transport. Il formule un avis

sur le respect des exigences suivantes :

- sincérité,
- clarté,
- non ambiguïté,
- date de fourniture de l'information.

CHAPITRE 2 : LE RAPPORT.

Un premier rapport est établi par l'organisme accrédité au vu des vérifications auxquelles il a procédé. Ce rapport liste les points bloquants, devant obligatoirement être corrigés pour obtenir le certificat de conformité.

L'organisme accrédité obtient les réponses du prestataire à l'ensemble des points de non-conformité, et procède alors à une vérification éventuelle des points ayant fait l'objet d'une action corrective. Il s'assure que ces actions correctives n'ont pas eu d'autres impacts que ceux escomptés.

Lorsque aucun point bloquant n'est relevé ni ne subsiste, l'organisme accrédité produit un second rapport.

Ce rapport comporte un compte-rendu synthétique des vérifications effectuées au titre de chacune des parties du présent référentiel, notamment la synthèse de la méthode effectivement suivie par le prestataire (la description de la méthode effectuée conformément à la partie I du chapitre 1 est corrigée si nécessaire sur la base des observations réalisées et des modifications apportées suite aux commentaires de l'organisme).

Il mentionne également le niveau des valeurs utilisées pour les taux de consommation d'une part et pour les nombres d'unités transportées d'autre part.

Lorsque différents niveaux de valeurs sont utilisés pour différents périmètres d'activités, le rapport mentionne ces différents niveaux et ces différents périmètres.

La mention de niveaux de valeur portant sur un périmètre d'activité suppose que tous les calculs compris dans ce périmètre d'activités soient menés avec le niveau de valeurs considéré, pour le taux de consommation des sources d'énergie et le nombre d'unités transportées.

Ce point est vérifié par l'organisme accrédité, sur la base des contrôles effectués et des déclarations du prestataire.

CHAPITRE 3 : LE REGISTRE DES OUTILS DE CALCUL.

Un registre des outils de calcul examinés lors de la vérification des méthodes retenues par les prestataires de transport est tenu par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie et mis à la disposition des organismes accrédités par un organisme d'accréditation.

Pour chaque outil de calcul vérifié, il comporte les mentions suivantes :

- l'identification de son éditeur,

- ses nom et numéro de version,
- l'identification de l'organisme accrédité l'ayant vérifié,
- la date à laquelle cette vérification est intervenue.