



L'ECOSCORE COMME ELEMENT DE LA GESTION DE LA FLOTTE

L'Ecoscore comme outil pour une flotte de voitures plus vertes

1. INTRODUCTION

La Région de Bruxelles-Capitale (RBC) accueille de nombreuses entreprises et institutions publiques sur son territoire et nombre d'entre elles disposent de véhicules de service ou proposent des voitures de société à leurs travailleurs. Ce vaste parc automobile a dès lors un impact non négligeable sur la pression exercée dans la Région au niveau du trafic et du stationnement, mais aussi sur la qualité de l'air et de vie en raison des émissions d'échappement et des nuisances sonores occasionnées par ces véhicules.

L'Ecoscore - un score environnemental pour les véhicules, qui tient compte de l'impact des émissions d'échappement et des émissions (de consommation) indirectes sur l'effet de serre, la qualité de l'air et les nuisances sonores - est un paramètre important utilisé par la Région pour le choix des véhicules. En respectant un Ecoscore minimal, on stimule en effet le choix de véhicules moins polluants. L'Ecoscore est en outre un paramètre intéressant qui permet de surveiller l'Ecoscore moyen de la flotte afin de suivre l'évolution des performances environnementales d'un parc automobile et de fixer des objectifs d'amélioration.

2. L'ECOSCORE DANS LA LEGISLATION

L'arrêté 'Exemplarité en matière de transport' (15/05/2014) énonce que tous les pouvoirs publics locaux bruxellois (communes, CPAS, intercommunales) et régionaux doivent tenir compte des performances environnementales lors de l'achat ou du leasing de nouveaux véhicules. Il prévoit notamment que les voitures et MPV¹ neufs ne peuvent pas rouler au diesel et que des valeurs seuils doivent être respectées au niveau de l'Ecoscore dans le choix de ces types de véhicules. Si ces institutions publiques doivent également élaborer un plan de déplacements d'entreprise, celui-ci est soumis à quelques obligations supplémentaires, telles que la diminution du nombre de véhicules de la flotte ou l'intégration de voitures électriques dans la flotte et l'élaboration d'un plan d'action pour la gestion de la flotte.

Vous trouverez plus d'informations sur l'arrêté 'Exemplarité' et ses dispositions sur le [site Internet de Bruxelles Environnement](#). Reportez-vous également à l'info-fiche 'Gestion durable de la flotte dans les pouvoirs publics'.

Jusqu'il y a peu, les entreprises bruxelloises occupant plus de 100 travailleurs sur un même site étaient soumises à l'obligation de tenir compte des performances environnementales des véhicules neufs (tant pour l'achat que pour le leasing), à savoir de leur Ecoscore. Cette

¹ Multi-Purpose Vehicle, véhicule à usage multiple, construit pour le transport de passagers et leurs bagages ou marchandises, en un volume, p.ex. type Renault Kangoo, Peugeot Partner...





obligation est poussée plus loin dans le nouvel arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux plans de déplacements d'entreprises (01/06/2017). A l'instar des pouvoirs publics bruxellois, les entreprises ayant un parc automobile de plus de 5 véhicules de service ou de société - doivent désormais aussi établir un plan d'action au sujet des performances environnementales des voitures et MPV qui composent leur flotte (objectifs en termes d'amélioration de l'Ecoscore moyen, intégration de véhicules électriques, réduction du nombre de kilomètres parcourus ou instauration de vélos de service). L'Ecoscore moyen de la flotte doit par ailleurs être calculé et une procédure est mise en place pour que l'Ecoscore soit l'un des critères de choix. Cette information doit figurer dans le Plan de déplacements d'entreprise (PDE).

Vous trouverez plus d'informations sur la mesure obligatoire 'Ecoscore' sur le [site Internet de Bruxelles Environnement](#).

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux plans de déplacements d'entreprises (1/06/2017) - Art. 5 Actions obligatoires - G) Véhicules moins polluants

1° Si l'entreprise dispose d'une flotte de plus de cinq voitures de société ou de véhicules de service:

- a) elle en calcule, au moins tous les trois ans, l'Ecoscore moyen et le renseigne dans le formulaire;
- b) elle indique, pour la flotte de service (voitures et MPV), ses objectifs en matière d'amélioration de l'Ecoscore moyen, d'insertion de véhicules électriques ainsi que d'autres objectifs visant à réduire l'impact environnemental de la flotte, comme la diminution du nombre de kilomètres parcourus ou l'augmentation du nombre de vélos de service.
- c) elle met en place, au plus tard le 31 décembre de l'année qui suit l'année de référence, une procédure incluant l'Ecoscore parmi les facteurs intervenant lors du choix de nouveaux véhicules. Cette procédure s'applique tant à l'achat qu'à la prise en leasing de véhicules de service et de voitures de société par l'entreprise et vise à orienter le choix vers des véhicules avec un meilleur Ecoscore. Si le choix de la voiture de société repose auprès du travailleur, la procédure prévoit que l'Ecoscore lui soit communiqué dans les critères descriptifs des voitures ou qu'il reçoit, au minimum, une information par rapport à l'Ecoscore.

2° Sans préjudice au 1°, les pouvoirs publics régionaux et locaux:

a) réalisent une analyse de la composition et de l'utilisation de leur parc automobile (nombre de kilomètres par jour, temps entre les déplacements, type d'utilisation) et fixent des objectifs d'amélioration de l'Ecoscore moyen de leur parc automobile, de réduction des kilomètres effectués, de réduction du parc automobile et de remplacement d'une partie du parc automobile par des vélos, des vélos électriques et/ou des véhicules électriques, tenant compte des dispositions reprises au point b). Au plus tard au 31 janvier de l'année qui suit l'année de référence, ils informent l'Institut des conclusions de cette analyse et des objectifs par le biais d'un formulaire à joindre au rapport tel que défini à l'article 9 de l'arrêté du 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises.

b) ont l'obligation de convertir, lors de l'achat ou du leasing de voitures personnelles, partiellement leur flotte en voitures électriques. Sur une période de trois années, au moins 25 % des nouvelles voitures personnelles achetées ou prises en leasing par les pouvoirs publics régionaux doivent être des voitures électriques. Pour les pouvoirs publics locaux, le pourcentage est d'au moins 15 %. A partir du 1er janvier 2018, cette mesure concerne également les MPV. A partir du 1er janvier 2020, la conversion d'une partie de la flotte se fera suivant les mêmes conditions sauf le pourcentage qui sera de 40 % au moins pour les pouvoirs publics régionaux et de 25 % au moins pour les pouvoirs publics locaux. Dans le cas où le nombre de voitures personnelles dans la flotte aurait été réduit depuis le 1er janvier 2013, chaque voiture personnelle en moins peut être comptée comme une voiture électrique. De même, chaque MPV en moins dans la flotte depuis le 1er janvier 2017, peut être compté comme un MPV électrique.

[L'arrêté PDE complet](#)





3. DEFINITION DE L'ECOSCORE

L'Ecoscore est un score environnemental pour les véhicules. Autrement dit, ce score donne une indication du niveau de pollution global d'un véhicule. Plusieurs impacts sont pris en compte à cet égard:

- l'effet de serre,
- la qualité de l'air (impacts sur la santé et sur les écosystèmes),
- les nuisances sonores.

L'évaluation environnementale appliquée permet de combiner ces différents impacts en un seul indicateur. La méthode utilisée est celle d'une approche « well-to-wheel ». Cette approche tient compte aussi bien du « tank-to-wheel » (émissions liées aux déplacements du véhicules) que du « well-to-tank » (émissions afférentes à la production et à la distribution du carburant). Elle présente l'avantage de pouvoir comparer des véhicules, dont les technologies diffèrent et avec des carburants différents, sur une seule et même base. Les émissions liées à la production du véhicule et à son recyclage ou à son traitement après usage, ne sont pas prises en compte par manque de données.

L'Ecoscore est exprimé par une valeur comprise entre 0 et 100: plus le score est élevé, plus le véhicule est écologique.

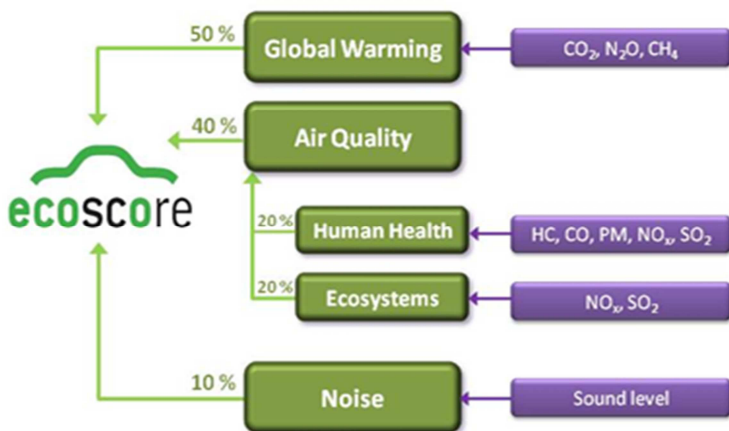


Figure 1: Aperçu de la méthodologie Ecoscore

3.1. LA DIFFERENCE ENTRE L'ECOSCORE ET LES EMISSIONS DE CO₂

Les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) ont un impact important sur l'effet de serre, et donc sur le climat. C'est pourquoi les émissions de CO₂ sont toujours indiquées lors de l'achat de nouvelles voitures; elles sont également affichées dans les publicités. Certains constructeurs exhibent des « voitures très écologiques » qui émettent peu de CO₂. Les émissions de CO₂ ne disent toutefois rien des autres émissions, telles que les émissions de particules fines (particules de suie) ou d'oxydes d'azote (NO_x). Une voiture qui émet peu de CO₂ n'est donc pas, par définition, un véhicule moins polluant. L'Ecoscore tient compte non seulement du CO₂, mais aussi d'autres émissions produites et donne donc une meilleure image globale.





3.2. LA DIFFERENCE ENTRE L'ECOSCORE ET LA NORME EURO

Un véhicule commercialisé doit répondre à certaines conditions. Ainsi, l'Europe impose certaines limites pour les émissions d'oxydes d'azote (NOx), de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures et de particules fines. Ces normes sont de plus en plus strictes et ont une valeur chaque fois plus élevée. A l'heure actuelle, la norme Euro 6 est en vigueur pour les voitures, ainsi que pour les camionnettes et les camions.

Pourtant, cette norme Euro ne donne pas une indication globale du caractère écologique de votre voiture. Ainsi, les émissions de CO₂ ne sont pas prises en compte. Il y a en outre une différence importante entre les limitations imposées aux voitures essence et à celles roulant au diesel. Par ailleurs, pour un même type de carburant et au sein d'une même norme Euro, il existe de grandes différences d'émissions pour différents véhicules. La norme Euro impose en effet des émissions maximales qu'un véhicule ne peut pas dépasser. Plusieurs véhicules auront des émissions inférieures à ces valeurs limites mais les émissions individuelles peuvent encore varier fortement d'un véhicule à l'autre. Il existe aussi une différence entre les émissions officielles mesurées en laboratoire et les émissions effectives sur la route. L'Ecoscore, lui, tient compte des émissions individuelles de chaque voiture, ainsi que des émissions de CO₂. Il corrige aussi les émissions officielles de NOx des véhicules roulant au diesel (pour plus de précisions voir le [site Ecoscore](#)). Ainsi, l'Ecoscore donne une image plus globale et réaliste de l'impact environnemental d'un véhicule.

3.3. TENIR COMPTE DES EMISSIONS REELLES

L'Ecoscore se base sur les émissions mesurées lors des tests d'homologation d'un véhicule. Lors de l'homologation, on vérifie si un véhicule ou un type de véhicule répond à toutes les exigences techniques importantes. Pour ce qui est des émissions, cela signifie que l'on vérifie si les émissions sont inférieures à ce que la norme Euro impose pour le véhicule en question. Cette homologation se fait de manière standardisée, chaque véhicule étant placé sur un banc d'essai pour accomplir un cycle de roulage et mesurer les émissions.

Toutefois, la consommation et les émissions d'un véhicule sont toujours plus élevées dans la pratique. Cela est dû au fait que le cycle de test ne reflète pas la situation et le style de conduite réels. Le fait est toutefois qu'une voiture ayant une consommation théorique inférieure a généralement une consommation réelle inférieure à une voiture ayant une consommation théorique supérieure. Pour pouvoir comparer des voitures entre elles, on ne peut faire autrement qu'appliquer une méthode standardisée et dès lors d'utiliser les données d'homologation.

Contrairement à d'autres émissions, les voitures au diesel posent un problème au niveau des émissions de NOx. Des tests récents ont révélé qu'en pratique, chaque voiture diesel émettrait plus de NOx que ce qu'indiquerait la norme. Il n'y a plus de lien à cet égard entre la norme et les émissions réelles. On ne peut donc pas partir du principe que plus la norme est récente, plus les émissions réelles de NOx dans le trafic sont basses. Ce problème ne se pose toutefois pas pour les voitures à essence.

Si l'on se base sur les valeurs d'homologation pour le NOx pour les voitures au diesel, on obtient une image erronée. En effet, une voiture diesel récente n'émettra pas moins de NOx qu'une ancienne. Ceci explique pourquoi dans l'Ecoscore des voitures au diesel Euro 0-5, on utilise les émissions indiquées dans la norme pour un diesel Euro 2 (= 0,63 g NOx/km). Certes, les diesels Euro 6 ont en moyenne des performances un peu meilleures au niveau des émissions réelles de NOx par rapport à leurs prédécesseurs (Euro 0-5) mais globalement, c'est encore plus bien plus mauvais que ce que prescrit la norme Euro. C'est pourquoi on utilise des émissions fixes de 0,50 g NOx/km pour les voitures au diesel Euro 6. Ce qui signifie que l'Ecoscore reflète mieux l'impact environnemental réel du véhicule.





Les émissions réelles n'étant pas disponibles pour tous les modèles et toutes les versions de véhicule, il n'est pas encore possible pour l'instant d'utiliser ces émissions réelles pour calculer l'Ecoscore et on continue donc d'utiliser les données d'homologation (sauf pour le NOx des véhicules au diesel).

4. WWW.ECOSCORE.BE

La base de données

Sur le site www.ecoscore.be, vous trouverez l'Ecoscore des voitures, qu'il s'agisse d'un nouveau modèle ou d'un véhicule d'occasion. Plusieurs critères de recherche sont prévus, tels que la marque du véhicule, son modèle, le carburant, les émissions de CO₂, la cylindrée, etc. et naturellement aussi son Ecoscore. Ainsi, il est possible de réaliser une recherche spécifique de véhicules dont l'Ecoscore est, par exemple d'au moins 70, ou des émissions de CO₂ comprises entre 100 et 130 g/km, etc.

Calculer l'Ecoscore

Il est également possible de calculer l'Ecoscore d'un véhicule, tant pour les voitures que pour les camionnettes. Pour ce faire, il suffit d'encoder les émissions et les données spécifiques du véhicule; données indiquées sur le certificat de conformité du véhicule qui fait partie des documents de bord.

Si vous ne disposez pas de toutes les données d'émissions nécessaires pour calculer l'Ecoscore, vous pouvez déterminer un Ecoscore 'approximatif'. Avec le type de carburant, la norme Euro et les émissions de CO₂ (ou la consommation de carburant), le module de calcul sur www.ecoscore.be permet de calculer un Ecoscore 'minimum' (en choisissant la valeur limite pour les émissions manquantes). Cet Ecoscore sera d'office plus bas que l'Ecoscore 'correct' pour lequel on utilise les données d'émission individuelles (qui, en principe, sont plus basses que les valeurs limites).

Outils de support

L'outil « [Chassis Tool](#) » du site Internet permet de trouver l'Ecoscore des voitures sur base du numéro de châssis du véhicule. Cet outil est particulièrement pratique pour les gestionnaires de flotte, pour chercher l'Ecoscore d'une longue liste de véhicules. Cet outil indique également le type de carburant et la norme Euro du véhicule. Cette fonction peut être utile pour se faire rapidement une idée des véhicules qui sont autorisés ou non dans la Zone de Basses Emissions bruxelloise (LEZ).

A l'aide de l'outil « [FleetTool](#) » du site Internet, vous pouvez faire l'analyse d'un parc de véhicules entier (voitures, camionnettes et vélos) sur base du numéro de châssis et des données d'utilisations des véhicules (voir ci-dessous, chapitre « 6. De l'Ecoscore à une gestion de flotte moins polluante »).

Encore plus d'informations utiles

Enfin, le site web Ecoscore contient de nombreuses informations intéressantes sur la technologie des véhicules, les carburants, les émissions de polluants et la législation. Le lien « [Ecodriving](#) » présente les règles d'or pour adopter une conduite moins polluante et le « guide d'achat » vous aide à faire le choix de la technologie la plus appropriée en fonction des distances parcourues habituellement et de votre profil de conduite.

Qui remporte la palme d'or?

La Figure 2 ci-dessous présente l'Ecoscore des différentes technologies et des normes Euro successives. Les voitures électriques atteignent, dans l'ensemble, les meilleurs Ecoscores, mais les véhicules au gaz naturel (CNG), les (plug-in) hybrides ((P)HEV) et LPG sont, dans l'ensemble, ceux qui disposent aussi d'Ecoscores les plus élevés. Toutefois, des incertitudes existent concernant les véhicules roulant au gaz en raison des fuites de gaz dont l'impact sur le





INFOS FICHES - ÉCO-MOBILITÉ

climat est beaucoup plus important que le CO₂. L'Ecoscore ne prenant pas en compte la production, ni le recyclage du véhicule, donne donc une image plus favorable que la réalité des véhicules électriques en raison notamment de grandes batteries.

Il faut souligner que les émissions moindres de particules fines et de dioxyde d'azote des véhicules roulant à l'essence leur permettent d'atteindre des Ecoscore plus élevés que les motorisations diesel. Toutefois, les nouvelles motorisations essence à injection directe (souvent Euro 6) ont des émissions moindre de CO₂/km, mais causent davantage de pollution de l'air que les moteur à essence classiques.

L'Ecoscore peut également être considérablement augmenté lorsqu'on choisit un véhicule qui consomme moins de carburant.

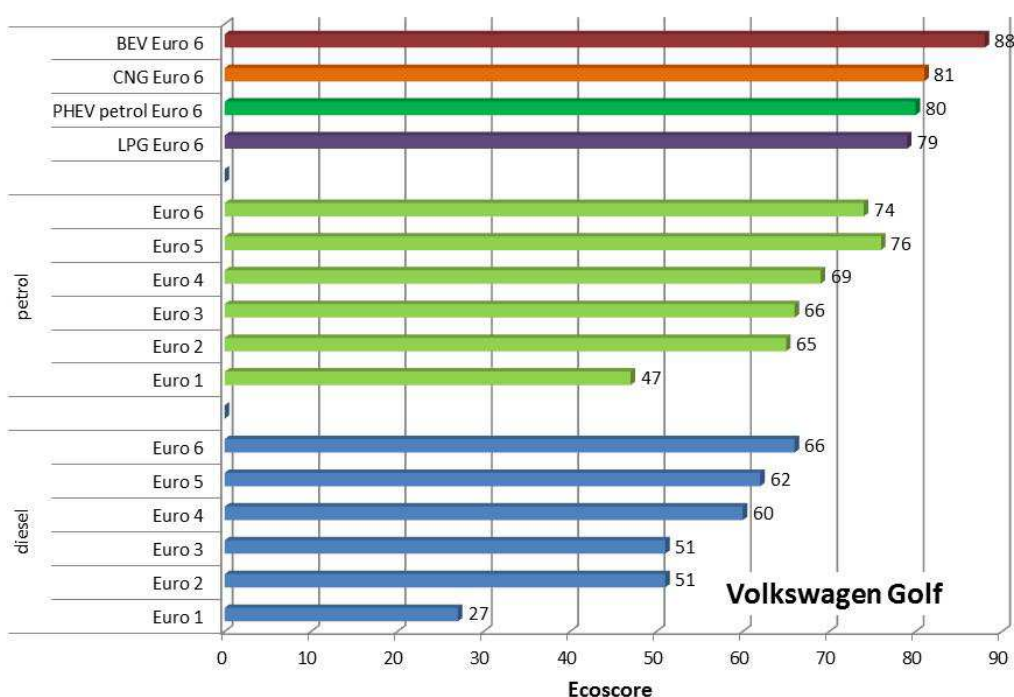


Figure 2: Ecoscores du modèle Volkswagen Golf décliné avec différents carburants, différentes technologies et différentes normes Euro (BEV = véhicule à batterie électrique; PHEV = véhicule plug-in hybride électrique; CNG = gaz naturel comprimé; LPG = gaz de pétrole liquéfié).

5. COMMENT INTEGRER L'ECOSCORE DANS MA CAR POLICY?

Pour être conforme à l'arrêté Plans de déplacements d'entreprises et Exemplarité en matière de transport (pour les autorités bruxelloises), il convient de tenir compte de l'Ecoscore de la manière suivante:

- Calculer l'Ecoscore moyen du parc automobile;
- Définir des objectifs d'amélioration de l'Ecoscore moyen du parc automobile;
- Intégrer l'Ecoscore dans les critères de choix pour l'achat ou le leasing de voitures de service et de société, et en informer les travailleurs s'ils peuvent choisir eux-mêmes le véhicule.

Tenir compte de l'Ecoscore et l'intégrer dans votre car policy peuvent se faire de différentes manières. Voici quelques possibilités.





INFOS FICHES - ÉCO-MOBILITÉ

- La première démarche consiste à demander à votre société de leasing ou votre concessionnaire de fournir, outre les caractéristiques techniques (p.ex. cylindrée, puissance) et les émissions de CO₂, l'Ecoscore de toutes les nouvelles voitures afin que l'Ecoscore puisse former un critère de choix.
- Si le choix de la voiture de société incombe au travailleur, la procédure doit prévoir de lui communiquer l'Ecoscore dans les critères descriptifs des voitures et de l'informer également de l'Ecoscore (via le site Internet Ecoscore, cette info-fiche, etc.).
- Fixez l'Ecoscore moyen de votre flotte de voitures (voitures de service et de société). Utilisez le [ChassisTool](#) ou [FleetTool](#) pour chercher les Ecoscore sur la base des numéros de châssis. Pour les voitures neuves (non encore immatriculées), vous pouvez faire une recherche dans la base de données Ecoscore ou interroger votre société de leasing.
S'il s'agit d'un modèle récent qui ne figure pas encore dans la base de données Ecoscore et dont vous ne connaissez pas encore le numéro de châssis, vous pouvez calculer un Ecoscore 'approximatif' (voir partie 4 de cette info-fiche). L'Ecoscore sera alors inférieur à l'Ecoscore officiel et il vaut mieux le corriger dès qu'il sera disponible dans la base de données.
- Pour tenir compte de l'Ecoscore dans le choix des voitures de service et de société, vous pouvez fixer un Ecoscore minimum auquel les voitures doivent répondre. Vous pouvez vous inspirer de l'obligation en vigueur pour les pouvoirs publics locaux et régionaux de la Région bruxelloise (cf. Arrêté 'Exemplarité'). Lors de l'achat ou du leasing d'un véhicule neuf (voitures ou MPV) en 2018, celui-ci doit atteindre un Ecoscore d'au moins 74 pour les voitures et 67 pour les MPV. Afin de tenir compte de l'évolution technologique (réduction des émissions de CO₂,...) cet Ecoscore seuil augmente d'un point par an.

Ce seuil - et son évolution annuelle - peut également être défini en référence à la figure 3, sur laquelle est indiqué l'Ecoscore moyen pour les véhicules immatriculés en Belgique en fonction du type de carburant. Les nouvelles immatriculations de voitures devront de toute façon atteindre en moyenne un Ecoscore de 68 (en 2016).

- Au lieu de travailler avec une valeur seuil, vous pouvez aussi fixer un objectif pour l'Ecoscore moyen de votre parc automobile. Ou une combinaison des deux méthodes: en vous fixant un Ecoscore seuil ambitieux, vous devriez améliorer plus rapidement la performance environnementale de votre parc automobile.



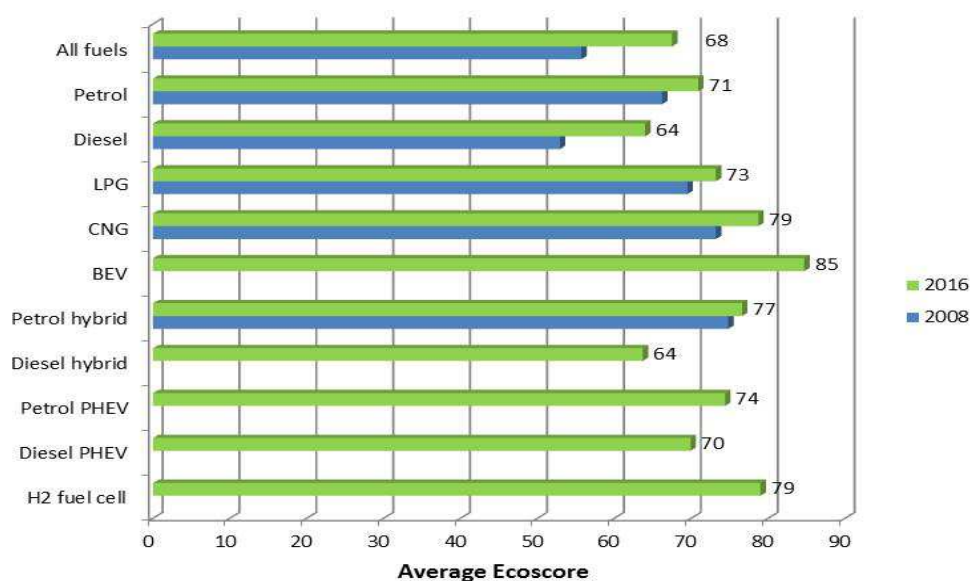


Figure 3: Ecoscore moyen des nouvelles immatriculations de 2008 à 2016 en Belgique.

Plus d'infos: www.ecoscore.be

6. DE L'ECOSCORE A UNE GESTION DE FLOTTE MOINS POLLUANTE

Le [FleetTool](http://www.ecoscore.be), disponible via www.ecoscore.be, vous aide à analyser votre parc de véhicules en tenant compte des kilomètres parcourus, des performances environnementales (Ecoscore), de la consommation de carburant et des émissions de CO2 des véhicules. Cet outil vous permet également de définir des scénarios, en opérant des modifications fictives de votre flotte (supprimer ou remplacer des véhicules, intégrer des vélos,...), afin d'évaluer leur impact.

Après vous être enregistré comme utilisateur du FleetTool, vous pouvez télécharger un fichier Excel contenant des informations sur le kilométrage annuel, le kilométrage et la consommation de carburant de votre véhicule (voitures, vélos, camionnettes et camions). Choisissez si vous voulez analyser la flotte actuelle ou des versions modifiées de celle-ci qui peuvent être enregistrées en tant que scénarios (voir Figure 4). Lors du téléchargement, vous devez également sélectionner l'indice de référence. Ce choix détermine l'Ecoscore moyen auquel votre flotte sera comparée: la moyenne de l'ensemble du parc de voiture belge (« Fleet »), la moyenne des nouvelles voitures belges (« Nouvelles »), ou la moyenne d'un parc de véhicules moins polluant (« Progressif »).





Figure 4: Capture d'écran de la page "chargement du fichier flotte" dans le FleetTool.

Les résultats de l'analyse sont présentés d'une part pour chaque véhicule individuellement (Figure 5), et d'autre part avec des chiffres moyens et totaux pour l'ensemble de la flotte et répartition par type de véhicule et de carburant (Figure 6). Les indicateurs affichés sont l'Ecoscore; les émissions de CO₂ officielles, réelles et « Well-to-Wheel », et les émissions annuelles de CO₂ (réelles et « Well-to-Wheel »).

Pour chaque véhicule, un code couleur indique si l'Ecoscore est élevé ou pas (même code couleur que dans la base de données sur le site Ecoscore) et aussi si la conduite est économe ou pas. Cette dernière est déterminée en comparant l'émission réelle de CO₂ par rapport aux émissions de CO₂ officielles. Dans l'analyse de la flotte totale, la couleur dépend de la moyenne Ecoscore (pondérée avec le kilométrage et la consommation) comparée à l'indice de référence Ecoscore choisi.

L'outil permet donc de montrer quel niveau d'Ecoscore moyen il est possible d'atteindre en apportant des modifications à sa flotte de véhicules. L'objectif étant d'obtenir une flotte avec un Ecoscore moyen le plus élevé possible, les véhicules avec Ecoscores faibles devraient être soit supprimés de la flotte, soit leur utilisation devrait être réduite (réduire les kilomètres parcourus), soit encore remplacés par un véhicule avec un Ecoscore élevé (penser à l'introduction de vélos dans la flotte).



INFOS FICHES - ÉCO-MOBILITÉ

1	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
1	Calculations for demo2_v3												
	Identification	Chassis Nr	Fuel Type Code	Annual Km	Actual Consumption	Fuel cost (€/100km)	Ecoscore	Ecoscore Air Quality	Official CO2-emission (g/km)	Actual CO2-emission (g/km)	Actual WTW CO2-emission (g/km)	Yearly CO2-emission (ton/year)	Yearly WTW CO2-emission (ton/year)
2													
3	4	WF0J0XWPEJCT64945	PETR	14747	6	8.19	66	68	149	144	161	2.1	2.4
4	7	VF3PNCFB488640157	PETR	15000	6	8.19	74	76	103	144	161	2.2	2.4
5	8	UU15SDAA548513384	PETR	15000	6	8.19	72	75	116	144	161	2.2	2.4
6	11	JTDKKG12C60N682452	PETR	15000	6	8.19	76	79	99	144	161	2.2	2.4
7	34	WF0EXXGBBECY74506	DIESEL	15000	6	7.32	61	48	112	158	173	2.4	2.6
8	36	WBA3D11050F326327	DIESEL	15000	6	7.32	60	47	118	158	173	2.4	2.6
9	1	WVVZZZ26RZDY167594	DIESEL	15000	6	7.32	61	47	109	158	173	2.4	2.6
10	2	SALVBD036DH750454	DIESEL	15000	6	7.32	58	46	133	158	173	2.4	2.6
11	5	WF0DXGAKDDJ87202	DIESEL	14747	6	7.32	63	48	98	158	173	2.3	2.6
12	5	VF7UA9HR8DJ512918	DIESEL	15000	6	7.32	60	46	120	158	173	2.4	2.6
13	22	VF7RW9HLOCL538426	DIESEL	15000	6	7.32	59	46	125	158	173	2.4	2.6
14	23	TMBCT2121D2090430	DIESEL	15000	6	7.32	62	48	109	158	173	2.4	2.6
15	25	WUAUZZ24G9DN094944	DIESEL	15000	6	7.32	59	46	132	158	173	2.4	2.6
16	27	VF15RRI 0H4R152942	DIFSEI	15000	6	7.32	64	49	90	158	173	2.4	2.6
17	35	TMBZZZAAZD603819	PETR	15000	6	8.19	75	78	105	144	161	2.2	2.4
18	31	TMBNJ25J4D7022936	DIESEL	15000	6	7.32	60	47	124	158	173	2.4	2.6
19	32	YV1MV5150D2033384	DIESEL	15000	6	7.32	58	45	136	158	173	2.4	2.6
20	53	WUAUZZ28T9DA049162	DIESEL	15000	6	7.32	59	47	127	158	173	2.4	2.6
21	21	W0LPDEU6CG040359	PETR	15000	6	8.19	69	72	140	144	161	2.2	2.4
22	24	JMZKEC97600147784	PETR	15000	6	8.19	69	71	139	144	161	2.2	2.4
23	13	W0L0SUL68D4085332	DIESEL	15000	6	7.32	61	47	112	158	173	2.4	2.6
24	14	WVVZZZ3ZDE104721	DIESEL	15000	6	7.32	57	45	149	158	173	2.4	2.6
25	1	N/A	N/A	3000	0	0	100	100	0	0	0	0	0
26	2	N/A	N/A	3000	0	0	100	100	0	0	0	0	0
27	5	N/A	N/A	3000	0	0	100	100	0	0	0	0	0
28	17	TMBHM2125D2116398	PETR	15000	6	8.19	68	70	136	144	161	2.2	2.4
29	19	MA3GFC31S00514898	PETR	15000	6	8.19	75	76	99	144	161	2.2	2.4
30	28	VF3CC8HROCT145167	DIESEL	15000	6	7.32	62	48	98	158	173	2.4	2.6
31	30	WBAAVY310400A80812	DIESEL	15000	6	7.32	57	45	147	158	173	2.4	2.6
32	26	U5YHM511ADL050506	PETR	15000	6	8.19	68	71	139	144	161	2.2	2.4
33	29	SJNFAAE11U2191954	PETR	15000	6	8.19	69	72	139	144	161	2.2	2.4
34	6	WF0KXXGCBKCT33044	DIESEL	15000	6	7.32	61	47	109	158	173	2.4	2.6
35	9	WF0DXGAKDCT72965	DIESEL	15000	6	7.32	64	50	87	158	173	2.4	2.6
36	10	WF0RXGCDRC609346	DIESEL	15000	6	7.32	56	45	159	158	173	2.4	2.6
37	12	W0LI7B7BADV602610	DIESEL	15000	6	7.32	53	43	175	158	173	2.4	2.6
38	15	SALLSAA6DA789543	DIESEL	15000	6	7.32	48	40	230	158	173	2.4	2.6
39	16	VF1J2OLA248223256	DIESEL	15000	6	7.32	54	43	173	158	173	2.4	2.6
40	18	SHSRE6770CU015124	DIESEL	15000	6	7.32	54	43	171	158	173	2.4	2.6
41	20	JTMCV05J604096936	DIESEL	15000	6	7.32	46	39	250	158	173	2.4	2.6
42													
43													
44													
45													
46													

Figure 5: Print screen des résultats par véhicule individuel dans le FleetTool

L'outil ne fait pas de recommandations spécifiques, étant donné qu'il faut toujours prendre en compte le contexte d'utilisation d'un véhicule tel que le type de déplacement (distances parcourues, chargement ou passagers, nombre d'arrêts, etc.), le type de trafic (urbain, autoroute, etc.), la disponibilité de l'infrastructure de ravitaillement en carburant ou de chargement de batteries, etc. Les véhicules électriques sont particulièrement adaptés pour remplacer les voitures qui effectuent de courtes distances (<100 km par jour) et utilisent peu l'autoroute. Le [guide achat](#) sur le site Internet Ecoscore peut vous aider dans cette réflexion.





INFOS FICHES - ÉCO-MOBILITÉ

	B	D	F	G	I	J	K	M	N	O	R	S	W	X	Z	AB	AC	AG	AH
1	Fleet statistics by vehicle type and fuel type																		
2	demo2_v3 with Benchmark: New (62)																		
3																			
4	Number of vehicles																		
5	Vehicle	ALL	DIESEL		N/A		PETR												
6	ALL	39	25		3		11												
7	BIKE	3					3												
8	CAR	36	25				11												
9	Total and average fuel consumption																		
10	Vehicle	ALL	DIESEL		N/A		PETR												
11		Total	Average	Total	Average	Total	Average	Total	Average	Total	Average								
12	ALL	32370	5.9	22485	6.0					9885	6.0								
13	BIKE																		
14	CAR	32370	6.0	22485	6.0					9885	6.0								
15																			
16	Total and Average mileage																		
17	Vehicle	ALL	DIESEL		N/A		PETR												
18		Total	Average	Total	Average	Total	Average	Total	Average	Total	Average								
19	ALL	548494	14063	374747	14989	9000	3000	164747	14977										
20	BIKE	9000	3000			9000	3000												
21	CAR	539494	14985	374747	14989			164747	14977										
22																			
23																			
24	Average ecoscores																		
25	Vehicle	ALL	DIESEL		N/A		PETR												
26		Ecoscore	Ecoscore	Ecoscore	Ecoscore	Ecoscore	Ecoscore	Ecoscore	Ecoscore	Ecoscore	Ecoscore								
27	ALL	62.8	55.0	58.3	45.8	100.0	100.0	71.0	73.5										
28	BIKE	100.0	100.0			100.0	100.0												
29	CAR	62.2	54.2	58.3	45.8			71.0	73.5										
30																			
31																			
32	Average official CO2 emission																		
33	Vehicle	ALL	DIESEL	N/A	PETR														
34	ALL	130	136		124														
35	BIKE																		
36	CAR	132	136		124														
37																			
38																			
39	Yearly CO2 emissions (ton/year)																		
40	Vehicle	ALL	DIESEL		N/A		PETR												
41		CO2	WTW CO2	CO2	WTW CO2	CO2	WTW CO2	CO2	WTW CO2										
42	ALL	83	91	59	65			24	27										
43	BIKE																		
44	CAR	83	91	59	65			24	27										
45																			
46																			
47																			
48																			
49																			
50																			
51																			
52																			
53																			
54																			
55																			
56																			
57																			
58																			
59																			
60																			
61																			
62																			
63																			
64																			
65																			
66																			
67																			
68																			
69																			
70																			
71																			
72																			
73																			
74																			
75																			
76																			
77																			
78																			
79																			
80																			
81																			
82																			
83																			
84																			
85																			
86																			
87																			
88																			
89																			
90																			
91																			
92																			
93																			
94																			
95																			
96																			
97																			
98																			
99																			
100																			

Figure 6: Print screen des résultats pour l'ensemble de la flotte dans le FleetTool

7. PLUS D'INFOS

7.1. AUTRES FICHES A CONSULTER

- Gestion durable de la flotte dans les pouvoirs publics;
- Informer et sensibiliser;
- Désigner un coordinateur mobilité;
- Promouvoir le vélo;
- Promouvoir les transports en commun;
- Disposer d'un plan d'urgence en cas de pics de pollution;
- Soutenir financièrement les alternatives;
- La fiscalité des déplacements domicile-travail.

7.2. SITES INTERNET

www.ecoscore.be
www.ecodrive.org
www.carbu.be
www.voiturepropre.be
www.topten.be

