



# **Méthode de calcul des émissions évitées Flix 2025**



# Table des matières

<b>Introduction</b> .....	3
<b>Termes et définitions propres à Flix</b> .....	4
<b>Limites organisationnelles chez Flix en 2025</b> .....	5
<b>Sources des données</b> .....	5
<b>Méthode de calcul</b> .....	10
<b>Résultats 2025</b> .....	11
<b>Principaux changements par rapport à 2024</b> .....	11
<b>Critères de reporting</b> .....	13
<b>Annexe : Checklist d'éligibilité à la déclaration d'émissions évitées</b> .....	14



## Introduction

Flix, acteur mondial de la technologie du voyage, s'engage à offrir des solutions de transport durables et abordables à des millions de voyageurs et voyageuses. Flix propose ses services via sa plateforme technologique exclusive et innovante. L'entreprise est solidement implantée dans des régions telles que l'Europe, l'Amérique du Nord et la Turquie, et poursuit son expansion en Amérique latine, en Inde et en Australie. En utilisant les services de Flix pour se déplacer, la clientèle fait le choix de renoncer à un mode de transport spécifique. Nos services permettent d'éviter des émissions lorsque l'empreinte carbone d'un trajet avec Flix est inférieure à celle d'un autre mode de transport que le passager ou la passagère aurait choisi.

Chez Flix, nous dressons une estimation des émissions évitées depuis 2021, et nous nous engageons à améliorer la méthode de calcul utilisée d'année en année. Ces chiffres sont publiés chaque année dans nos rapports ESG.

Le présent document contient les résultats de notre estimation des émissions évitées pour l'année 2025 et détaille la méthode utilisée pour calculer ces chiffres, en précisant les principales hypothèses, les sources des données, ainsi que le champ d'application de l'approche. En divulguant ces chiffres, nous souhaitons offrir un aperçu plus complet de l'impact environnemental des services Flix, en comparaison avec les autres modes de transport.



## Termes et définitions propres à Flix

Termes	Abréviation / Définition
Élément de commande (au niveau du passager)	Nombre de trajets effectués par un client/une cliente. Exemple : Si un client a réservé un trajet avec des correspondances de A à B puis de B à C, les segments A-B et B-C sont considérés comme des éléments de commande distincts.
Kilomètres parcourus	Distance parcourue par nos bus et trains.
Ligne de bus	Désigne un ensemble de trajets régulièrement assurés par nos bus et trains, généralement tous empruntant le même itinéraire ou ne présentant que de légères variations entre eux.
Marques Flix	Flix propose ses services via différentes marques, telles que FlixBus, FlixTrain, Greyhound (bus) et Kamil Koc (bus).
Modèle de coopération	Défini comme « marketplace » dans les précédents documents méthodologiques, ce terme désigne le service de Flix permettant de connecter d'autres transporteurs interurbains à sa plateforme, afin que la clientèle ait la possibilité de réserver des billets auprès de prestataires tiers directement via Flix.
Motorisations alternatives	Toute solution, incluant les technologies et les carburants, permettant d'alimenter des autocars avec des sources d'énergie soit à zéro émission (p. ex. : électrique), soit dans tous les cas moins polluantes que le diesel (p. ex. : HVO, biocarburant)
Pax	Passager ou passagère.
Pax enregistré	Les passagers ayant payé un billet et dont le billet a été contrôlé par le conducteur ou la conductrice du bus/train, c.-à-d. en ne comptabilisant que ces passagers qui ont effectué le trajet, et en excluant les passagers ayant payé, mais n'ayant pas effectué le trajet.
Pax-km	Le passager-kilomètre, ou pkm, correspond à l'unité de mesure qui représente le transport d'un passager par un mode de transport déterminé (p. ex., routier, ferroviaire, aérien, maritime, fluvial, etc.). Il est possible de le distinguer du Pax-km enregistré, conformément à la définition ci-dessus.

## Limites organisationnelles chez Flix en 2025

Le calcul des émissions évitées en 2025 inclut toutes les activités mondiales<sup>1</sup> du Groupe Flix du 1<sup>er</sup> janvier 2025 au 31 décembre 2025. À des fins internes, Flix a divisé les marchés mondiaux concernés par ce calcul en 21 régions commerciales à travers 39 régions géographiques. Le tableau ci-dessous compare le champ d'application de l'analyse en 2025 et en 2024.<sup>2</sup>

Régions commerciales	Inclus dans le calcul 2024	Inclus dans le calcul 2025
Adriatic Bus <sup>3</sup>	Oui	Oui
Australia Bus	Non	Oui
BeNeLux Bus	Oui	Oui
Black Sea Bus	Oui	Oui
Brazil Bus	Oui	Oui
Chile Bus	Oui	Oui
Czech Republic Bus	Oui	Oui
DACH Bus	Oui	Oui
DACH Train	Oui	Oui
Denmark Bus	Oui	Oui
France Bus	Oui	Oui
Greyhound Bus	Oui	Oui
Iberia Bus	Oui	Oui
Italy Bus	Oui	Oui
Mexico Bus	Non	Oui
Poland Bus	Oui	Oui
Sweden Bus	Oui	Oui
Türkiye Bus	Oui	Oui
Ukraine Bus	Oui	Oui
United Kingdom Bus	Oui	Oui
USA Bus	Oui	Oui

## Sources des données

Les données utilisées dans ce calcul d'émissions évitées proviennent de trois sources : (a) les résultats de l'enquête post-trajet du service marketing de Flix et (b) les données opérationnelles de l'entreprise (bus-kilomètre, passager-kilomètre, etc.) du service de planification du réseau de Flix, ainsi que (c) les facteurs d'émission des services Flix et des modes de transport alternatifs, issus de références reconnues à l'échelle internationale.

<sup>1</sup> Aux fins du présent Document méthodologique, les opérations mondiales excluent systématiquement les services de modèle de coopération. En outre, l'Inde a été exclue en raison de l'indisponibilité des données.

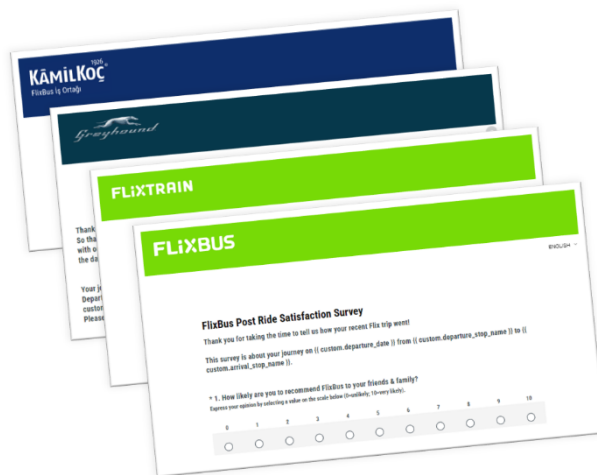
<sup>2</sup> Flix utilise les « régions commerciales » à des fins de reporting interne de ses activités. Lesdites régions commerciales regroupent un grand nombre de lignes de bus ou de train en service qui traversent plusieurs pays. Les lignes sont généralement rattachées à une région commerciale en fonction du pays qui représente leur principal marché en termes de chiffre d'affaires généré. Ainsi, les pays inclus dans le champ d'application de cette analyse sont les suivants : Australie, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Brésil, Bulgarie, Canada, Chili, Croatie, République tchèque, Danemark, Estonie, Finlande, France, Allemagne, Grande-Bretagne, Grèce, Hongrie, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Mexique, Moldavie, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Espagne, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine, États-Unis.

L'Albanie, Andorre, l'Irlande, la Macédoine et le Monténégro ont été exclus, car Flix n'y opère que via des services avec le modèle de coopération.

<sup>3</sup> Identifié sous le nom « Croatia Bus » dans l'analyse de l'année précédente.

**(a) Données de l'enquête post-trajet**

(b) Après avoir réservé un trajet, le client ou la cliente Flix reçoit une enquête post-trajet principalement conçue pour évaluer le niveau de satisfaction de la clientèle. Cependant, l'enquête comprend également plusieurs autres sections clés qui visent à recueillir le profil démographique des clients et clientes, leurs préférences personnelles, ainsi que leurs suggestions d'améliorations futures.



**Informations complémentaires concernant l'enquête :**

- Conception de l'enquête : L'enquête est réalisée sur Survey Monkey.
- Champ d'application de l'enquête : L'enquête est envoyée aux clients et clientes qui ont réservé un billet avec FlixBus ou FliXTrain et qui ont expressément consenti à recevoir des communications marketing.
- Canal de l'enquête : Les e-mails représentent le principal canal de l'enquête. Ils sont envoyés à tous les clients et clientes de Flix SE et Flix North America. Pour les clients et clientes de Kamil Koç en Turquie, les SMS sont le principal canal de l'enquête.
- Langue de l'enquête : L'enquête a été envoyée dans jusqu'à 18 langues en fonction du produit Flix (bus ou train) et de la région.

Parmi une banque de questions générales et spécifiques à certains marchés, sélectionnées en fonction de l'objectif et de la région, la question principale servant de base au calcul des émissions évitées est la suivante :

**Quel moyen de transport auriez-vous utilisé pour ce voyage si vous n'aviez pas voyagé avec FlixBus ?**

- Je n'aurais pas fait ce voyage
- Voiture (véhicule personnel ou conduite par quelqu'un d'autre)
- Covoiturage
- Une autre compagnie de bus
- Train régional
- Train interurbain
- Avion

**Limites de l'enquête :**

- L'enquête n'est envoyée qu'aux clients et clientes qui consentent à recevoir des communications marketing, sachant que jusqu'à 50 % des clients et clientes se désabonnent ou se trouvent sur des marchés principalement hors ligne.
- Même si la réservation d'un trajet peut être effectuée pour plusieurs clients et clientes, et inclure plusieurs éléments de commande ou correspondances, l'enquête ne peut être envoyée qu'à la personne ayant effectué la réservation et uniquement pour le premier segment de l'itinéraire complet.
- L'enquête étant légalement considérée comme une activité marketing, un délai minimum de 48 heures s'applique entre deux envois au même client ou à la même cliente. Cette règle peut empêcher l'envoi de l'enquête en cas de réservations multiples effectuées durant un week-end, des jours fériés ou une période des fêtes.
- L'enquête est envoyée même si le client ou la cliente n'est pas monté(e) à bord du train/bus ou n'a pas effectué le trajet. Cependant, les émissions évitées ne sont comptabilisées que pour les pax enregistrés, c.-à-d. les personnes qui ont payé le trajet et qui sont montées à bord du bus/train.

Taux de réponse à l'enquête : En 2025, nous avons reçu plus de 1,1 million de réponses valides à l'enquête, ce qui correspond à un taux moyen de réponse de 1,34 % (calculé sur la base du nombre d'enquêtes valides rapporté au nombre de pax enregistrés).<sup>4</sup>

**(c) Données relatives aux opérations commerciales**

Les données relatives aux opérations commerciales concernent les kilomètres parcourus, les pax-km, les lignes de bus, les régions commerciales, etc., issues des activités mondiales de FlixBus en 2025.

**(d) Données relatives aux facteurs d'émission**

---

<sup>4</sup> Les enquêtes valides et les pax enregistrés dans ce ratio correspondent aux enquêtes où les clients et clientes ont répondu à la question sur les modes de transport alternatifs, pertinente pour cette étude, que le nombre d'enquêtes valides par ligne dépasse ou non 10.

Les facteurs d'émission pour Flix ont été obtenus à partir de :

Régions de bus	Source des facteurs d'émission (2025)
Régions de FlixBus	<p>Calculés manuellement, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les hypothèses de paramètres telles que le WtT et le TtW par masse, le pouvoir calorifique inférieur et la densité ont été obtenues à partir de la norme ISO 14083, valeurs Diesel (UE et États-Unis) ;</li> <li>- Les consommations moyennes de carburant ont été obtenues auprès des partenaires de FlixBus et appliquées à la région opérationnelle respective.</li> </ul> <p>Les données commerciales supplémentaires, obtenues auprès des partenaires autocaristes ou des fournisseurs de carburant, ont été utilisées pour le calcul correct des émissions provenant des motorisations alternatives.</p>
DACH (Germany) FlixBus	Calculés manuellement à l'aide des données opérationnelles de l'entreprise et du mix électrique du réseau fourni par l'Agence allemande pour l'environnement (UBA).

Les facteurs d'émission calculés manuellement ont été obtenus à l'aide de la formule suivante :

WtW emission factor (Country A) in gCO<sub>2</sub>e per pkm =

$$\left( \frac{\text{WtT emissions (Country A) in tCO}_2}{\text{Total pkm (Country A)}} \times 10^6 \right) + \left( \frac{\text{TtW emissions (Country A) in tCO}_2}{\text{Total pkm (Country A)}} \times 10^6 \right)$$

Par conséquent, les facteurs d'émission suivants ont été utilisés pour Flix :

Régions de bus	Facteurs d'émission Flix utilisés (g eq CO <sub>2</sub> / passager-kilomètre)
Australia Bus	33,6
BeNeLux Bus	24,0
Black Sea Bus	33,4
Brazil Bus	47,4
Chile Bus	34,6
Adriatic Bus	30,6
Czech Republic Bus	29,3
DACH Bus	26,1
DACH Train <sup>5</sup>	13,6
Denmark Bus	20,5
France Bus	25,5
Greyhound Bus	45,5
Iberia Bus	27,2

<sup>5</sup> Calculé selon l'approche « location-based » à des fins de comparabilité, en appliquant le mix énergétique allemand de l'UBA. FlixBus s'approvisionne en électricité de traction à 100 % auprès de sources renouvelables, tandis que l'électricité utilisée à des fins stationnaires, qui représente une part significativement plus faible de la consommation totale, est issue du réseau énergétique standard. À titre de référence, l'intensité d'émission selon l'approche « market-based » est d'environ 0,1 g eq CO<sub>2</sub>/passager-kilomètre.

Italy Bus	27,0
Mexico Bus	42,2
Poland Bus	31,3
Sweden Bus	29,1
Türkiye Bus	48,2
USA Bus	44,6
Ukraine Bus	36,8
United Kingdom Bus	34,1

Les facteurs d'émission pour les modes de transport alternatifs ont été obtenus à partir de :

Régions de bus	Source des facteurs d'émission	Année de la source des données
Toutes les régions de bus européennes et turques	Agence allemande pour l'environnement ( <a href="#">UBA</a> ). À titre exceptionnel, les sources de facteurs d'émission des États-Unis et d'autres régions (ci-dessous) ont été utilisées pour les bus en Turquie, car la consommation moyenne de carburant et le facteur de charge étaient plus cohérents, selon notre analyse.	2024
Régions de bus Australia, Flix USA, Greyhound, Brazil, Chile, Mexico	<a href="#">Emission Factor Hub</a> de l'Agence de protection de l'environnement (EPA) des États-Unis pour l'émission Réservoir à la roue (Tank-to-Wheel) et <a href="#">GHG Conversion Factors</a> du gouvernement britannique pour l'émission Puits au réservoir (Well-to-Tank). Exceptionnellement, l'UBA (ci-dessus) a été utilisée pour les vols en raison de l'absence d'une source cohérente.	2025
Région de bus United Kingdom	<a href="#">GHG Conversion Factors</a> du gouvernement britannique. Les facteurs du train régional ont été également appliqués au train interurbain pour une meilleure représentation des modes de transport alternatifs à Flix dans la région.	2025

Pour les facteurs d'émission des modes de transport alternatifs, nous avons estimé une occupation moyenne de 1,4 personne par voiture individuelle (d'après une source [UBA de 2024](#)) et de 2,5 personnes en moyenne pour le covoiturage.

Lorsque cela était nécessaire, les facteurs d'émission des modes de transport alternatifs ont été convertis en g CO<sub>2</sub>/pax-km.

Étant donné que les facteurs d'émission de l'EPA américaine ne tiennent compte que des émissions liées à la combustion (Réservoir à la roue ou Tank-to-Wheel), les émissions en amont (Puits au réservoir ou Well-to-Tank) ont été ajoutées sur la base des données fournies par le DEFRA britannique, conformément aux recommandations du guide [Scope 3 Inventory Guidance](#) de l'EPA américaine.

En conséquence, les facteurs d'émission suivants ont été utilisés pour les modes de transport alternatifs (g eq CO<sub>2</sub>/passager-kilomètre) :

Régions de bus	Train régional	Train interurbain	Covoiturage	Voiture individuelle	Concurrent (bus)	Vol intérieur
----------------	----------------	-------------------	-------------	----------------------	------------------	---------------

Toutes les régions de bus européennes	44,0	26,0	91,8	164,0	30,0	290,0
Turquie	44,0	26,0	91,8	164,0	48,2	290,0
Régions de bus Australia, Flix USA, Greyhound, Brazil, Chile et Mexico	92,2	61,4	90,9	162,3	48,2	290,0
Région de bus United Kingdom	35,5	35,5	96,9	173,0	27,8	229,3

## Méthode de calcul

Les réponses obtenues aux questions de l'enquête post-trajet sont utilisées par notre équipe de planification du réseau pour calculer les émissions évitées par la clientèle Flix. Afin de réduire le travail manuel et d'améliorer la fiabilité et l'évolutivité des données, tous les calculs et les estimations portant sur les données opérationnelles de Flix ont été réalisés directement sur notre système de données interne (Snowflake), les données relatives aux lignes et au Pax-km étant elles aussi disponibles dans Snowflake.

Le flux de données 2025 utilisé par l'équipe de planification du réseau pour calculer les émissions évitées est le suivant :

1. Définition des limites de l'analyse : Trajets de la franchise Flix (hors modèle de coopération) démarrés entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre 2025 dans les régions commerciales de nos frontières organisationnelles ;
2. Extraction et nettoyage des données commerciales, en fournissant pour chaque ligne la région commerciale correspondante, le total enregistré de pax-km et de nombre de passagers, ainsi que le nombre de trajets ;
3. Extraction et nettoyage des données d'enquête issues de notre base de données, en fournissant pour chaque ligne le nombre de réponses valides à la question sur le mode de transport alternatif, ainsi que le nombre et le pourcentage correspondant pour chaque option alternative parmi ces réponses. Combinaison des deux sources précédentes, aboutissant à un tableau où chaque champ correspond à une combinaison entre une ligne Flix et un mode de transport alternatif possible. Les pax et le pax-km sont répartis entre les modes de transport alternatifs en fonction de la part que chacun représente pour cette ligne ;
4. Export vers Excel et combinaison avec les facteurs d'émission par pax-km dans la région commerciale concernée, pour un mode de transport alternatif donné et pour le mode fourni par Flix. Le total de CO<sub>2</sub> (virtuellement) émis est ainsi calculé et la différence représente la quantité absolue de CO<sub>2</sub> économisée grâce à cette ligne Flix. Dans le cas où la réponse concernant le mode de transport alternatif est « Je n'aurais pas voyagé si Flix n'était pas là », nous considérons cela comme du CO<sub>2</sub> induit ;

5. L'agrégation et la sommation permettent d'obtenir les totaux de CO<sub>2</sub> économisé et induit par région commerciale et par Flix. En divisant ces totaux par le nombre total de pax enregistrés, le pax-km ou le bus-km, on obtient les chiffres relatifs.<sup>6</sup>

## Principales hypothèses :

- **Seuil minimum de réponses et d'enquêtes valides** : L'enquête post-trajet commence par la question de NPS, puis se poursuit avec d'autres questions lorsque le client ou la cliente ouvre le lien de l'enquête. Nous estimons qu'un minimum de 10 enquêtes avec des réponses à la question portant sur les modes de transport alternatifs est considéré comme représentatif de l'ensemble des passagers de la ligne ; ces enquêtes sont donc considérées comme valides.
- Toutes les enquêtes auxquelles un client ou une cliente a répondu à moins de 10 questions ont été exclues du calcul des émissions évitées. Ce seuil a été utilisé pour la première fois dans le cadre du calcul 2023 et a de nouveau été appliqué en 2024 et 2025.
- **Émissions induites** : Pour les clients et clientes ayant choisi la réponse « Je n'aurais pas voyagé », indiquant qu'ils n'auraient pas effectué le trajet si FlixBus ou FlixTrain ne faisait pas partie des options disponibles, les émissions évitées résultantes sont négatives. Ces « émissions induites » sont déjà prises en compte dans le calcul et sont déduites des émissions économisées.
- **Données extrapolées** : Les réponses à l'enquête post-trajet sont utilisées comme échantillon pour extrapoler les réponses de l'ensemble des passagers éligibles, de manière à couvrir l'intégralité des pax-km.
- **Réservations avec le modèle de coopération** : Les réservations pour les trajets qui sont assurés par des tiers externes qui utilisent la plateforme technologique Flix pour vendre des billets pour leurs trajets, sont exclues du calcul des émissions évitées.
- **Date limite de collecte des données** : Dans le cadre du calcul des émissions évitées, nous prenons en compte les réponses aux enquêtes associées à des trajets ayant démarré en 2025, même si les réponses ont été soumises en 2026.

## Résultats 2025

En 2025, Flix a permis à sa clientèle d'éviter l'émission de **1,5 million de tonnes** de CO<sub>2</sub>. Pour l'année 2025, cela correspond à une économie moyenne de 52,5 grammes de CO<sub>2</sub> par passager-kilomètre et de 1,4 kg de CO<sub>2</sub> par bus-kilomètre parcouru.

## Principaux changements par rapport à 2024

La méthodologie utilisée est restée globalement cohérente avec celle de l'année précédente. Les principaux changements comprennent :

- L'adoption de la norme ISO 14083 pour les facteurs d'émission diesel de Flix ;
- L'utilisation d'une intensité de consommation de carburant spécifique par bus et par région commerciale de Flix, telle que communiquée par les partenaires autocaristes,

---

<sup>6</sup> Veuillez noter que, contrairement aux totaux, ces dénominateurs (comme le pax-km) prennent en compte l'ensemble des lignes, y compris celles disposant d'un nombre d'enquêtes valides inférieur au seuil minimum.



garantissant une estimation plus précise tenant compte des caractéristiques spécifiques de la flotte de chaque région, identifiées en collaboration avec nos partenaires autocaristes ;

- L'inclusion de deux nouvelles régions commerciales : Australia et Mexico ;
- L'utilisation des facteurs d'émission américains pour le mode de transport alternatif « Concurrent (bus)» en Turquie, comme étant plus cohérents avec les données internes de Flix en termes de consommation de carburant et de facteur de charge.

Les économies globales d'émissions de GES générées par nos clients et clientes ont légèrement augmenté par rapport à l'année précédente (2 %), principalement en raison de :

- La hausse du nombre de passagers-kilomètres parcourus sur la flotte Flix au cours de l'année 2025, reflétant l'ajout de nouvelles régions commerciales ;
- La hausse du recours aux motorisations alternatives, comme mis en évidence dans le [rapport ESG 2025](#).

Ces facteurs, combinés à des changements méthodologiques mineurs, ont contribué à des économies plus importantes malgré une légère baisse du facteur de charge global (environ 1 % plus bas d'une année à l'autre).



## Critères de reporting

Bien qu'il n'existe actuellement aucune norme mondiale universelle pour le reporting des émissions évitées, ce document s'appuie sur les principes énoncés dans le référentiel méthodologique [Guidance on Avoided Emissions v2.0](#) publié par le *World Business Council for Sustainable Development* (WBCSD).

Ce référentiel souligne que les solutions directement liées aux combustibles fossiles peuvent ne pas relever du champ d'application du cadre, y compris les solutions utilisées là où aucune alternative bas-carbone technologiquement ou économiquement faisable n'est disponible dans le contexte spécifique.

Le transport longue distance par autocar repose actuellement majoritairement sur des véhicules diesel et ne répond pas encore pleinement aux critères d'éligibilité décrits au Gate 2 du référentiel. Les émissions évitées présentées dans la présente méthodologie ne doivent donc pas être interprétées comme la preuve que le mix technologique actuel constitue une solution climatique pleinement alignée avec les solutions ultimes conformes aux dernières avancées de la science climatique.

Cette métrique a davantage pour but d'illustrer la performance comparative en matière d'émissions du transport collectif par autocar par rapport aux autres modes de transport de passagers, tels que les voitures individuelles ou l'aviation court-courrier. Dans le système de transport actuel, les services d'autocar longue distance peuvent permettre aux passagers de choisir des options de voyage présentant des émissions de CO<sub>2</sub> plus faibles, sur la base des émissions par passager-kilomètre, contribuant ainsi à des économies d'émissions au niveau du système.

Parallèlement, Flix poursuit sa stratégie de transformation de sa flotte visant à réduire progressivement l'intensité carbone des opérations grâce au développement de technologies alternatives et à des carburants à faible teneur en carbone, en accord avec ses objectifs climatiques fondés sur la science, établis dans le cadre de l'initiative SBTi (Science Based Targets initiative). Pour plus d'informations sur les critères d'éligibilité à la déclaration d'émissions évitées, référez-vous à l'Annexe.

Pour toute question complémentaire sur ce sujet, veuillez contacter l'adresse [responsibility@flix.com](mailto:responsibility@flix.com)

## Annexe : Checklist d'éligibilité à la déclaration d'émissions évitées

Dans le cadre de la démarche de Flix en faveur d'un reporting transparent et crédible, nous avons élaboré le tableau suivant afin de valider l'éligibilité de notre méthodologie d'émissions évitées en nous appuyant sur les trois Gates (seuils) d'éligibilité définis par le WBCSD Guidance on Avoided Emissions v2.0. Ces 3 Gates, qui couvrent la Crédibilité de l'action climatique (Gate 1), l'Alignement avec les dernières données de la science climatique (Gate 2), et la Légitimité de la contribution (Gate 3), représentent les critères que les entreprises doivent satisfaire pour être éligibles à la déclaration d'émissions évitées.

Les critères de chaque Gate sont accompagnés d'une démonstration méthodologique et/ou de preuves. Bien que notre méthodologie n'ait pas encore fait l'objet d'un audit externe, cette checklist est destinée à faciliter les futurs audits.

Critère	Démonstration méthodologique et preuves
<b>Gate 1 : Crédibilité de l'action climatique</b>	
<b>G1-1 : L'entreprise tient à jour un inventaire complet des GES couvrant les Scopes 1, 2 et les émissions significatives du Scope 3.</b>	Flix publie chaque année son inventaire des GES d'entreprise, incluant les émissions de Scope 1, 2 et 3 (le cas échéant), sur la base de l'approche du contrôle opérationnel et couvrant l'ensemble du périmètre consolidé. L'inventaire des GES figure dans le Rapport annuel des ESG de l'entreprise. Pour la première fois, l'Inventaire des GES de l'exercice 2025 a fait l'objet d'une assurance externe.
<b>G1-2 : L'entreprise a établi des objectifs publics de réduction des GES alignés (ou en cours d'alignement) sur une trajectoire de 1,5 °C.</b>	Flix s'est aligné sur l'Accord de Paris et s'est engagé à atteindre des objectifs de réduction des émissions à court terme, à l'échelle de l'entreprise, validés par l'initiative SBTi (Science Based Targets initiative) en avril 2024 : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Objectifs des Scopes 1 et 2 : Réduire les émissions absolues de 54,6 % d'ici à 2032 (année de référence : 2019).</li> <li>- Objectifs du Scope 3 : Réduire l'intensité des émissions (Catégorie 11 - Utilisation des produits vendus) par passager-kilomètre de 40,9 % d'ici à 2032 (année de référence : 2019).</li> </ul>
<b>G1-3 : Les progrès réalisés par rapport aux objectifs climatiques sont suivis régulièrement et font l'objet d'un rapport public.</b>	Les avancées sur les objectifs climatiques et les mesures de décarbonation sont présentées dans le rapport ESG volontaire de Flix, inspiré des normes ESRS.
<b>Gate 2 : Alignement avec les dernières données de la science climatique</b>	
<b>G2-1 : La solution climatique démontre un potentiel d'atténuation cohérent avec les dernières données de la science climatique.</b>	Comme indiqué dans le paragraphe Critères de reporting, l'entreprise reconnaît que le transport longue distance par autocar, qui repose actuellement majoritairement sur des véhicules diesel, n'est pas aligné avec les dernières avancées de la science climatique. Néanmoins, dans le système de transport actuel, le transport collectif par autocar contribue à des économies d'émissions par passager-kilomètre par rapport aux modes de transport alternatifs, tels que les voitures individuelles ou l'aviation court-courrier. La métrique

	des émissions évitées sert ainsi à illustrer la performance comparative en matière d'émissions du transport collectif et les économies d'émissions au niveau du système associées au transfert modal.
<b>G2-2 : La solution est alignée sur des trajectoires de décarbonation reconnues ou des cadres scientifiques (p. ex. : scénarios du GIEC ou équivalents) et ne crée pas de barrières structurelles à la transition vers la carboneutralité</b>	L'entreprise aligne sa stratégie climatique sur des cadres fondés sur la science tels que l'initiative SBTi (Science-Based Targets initiative) et intègre des leviers de décarbonation incluant la transformation de la flotte et l'approvisionnement en énergie renouvelable.
<b>Gate 3 : Légitimité de la contribution</b>	
<b>G3-1 : La solution génère des réductions d'émissions de GES significatives par rapport à un scénario de référence approprié.</b>	Depuis de nombreuses années, Flix calcule les émissions évitées par clients et clientes choisissant FlixBus ou FlixTrain à la place des modes de transport alternatifs. Au cours de l'exercice 2025, Flix estime que le choix du transport collectif via ses services a permis aux voyageurs d'éviter plus de 1,5 million de tonnes d'éq CO2 par rapport aux modes de transport alternatifs.
<b>G3-2 : Un lien de causalité clair existe entre la solution et les réductions d'émissions réalisées.</b>	Flix exploite une plateforme numérique qui organise et commercialise des services d'autocar longue distance opérés par des partenaires autocaristes locaux. Grâce à la planification des itinéraires, la billetterie, la tarification et l'interface client, l'entreprise permet aux passagers d'accéder à un vaste réseau de services de transport collectif, facilitant directement le transfert modal à l'origine des réductions d'émissions.
<b>G3-3 : L'impact de la réduction des émissions peut être quantifié à l'aide de méthodologies transparentes et crédibles.</b>	Notre méthodologie de calcul est intégralement décrite dans le présent rapport, incluant les sources, les hypothèses et les limites.
<b>G3-4 : Des preuves justificatives sont disponibles (p. ex. : littérature scientifique, études d'ACV, données opérationnelles primaires).</b>	Les calculs reposent sur de multiples sources de données, notamment des calculs internes et des ensembles de données de référentiels externes tels que les facteurs d'émission ISO 14083, UBA, DEFRA et US EPA.
<b>Vérification complémentaire – Examen des solutions fossiles (le cas échéant)</b>	
<b>FS-1 : Si la solution implique des technologies ou des combustibles d'origine fossile, son potentiel d'atténuation doit être clairement démontré.</b>	Pour les solutions de voyage impliquant des technologies de combustion, les réductions d'émissions sont démontrées par le biais de l'intensité d'émissions comparative par passager-kilomètre.
<b>FS-2 : La solution ne génère pas de verrouillage (lock-in) des combustibles fossiles à long terme et ne retarde pas la transition vers des alternatives bas-carbone.</b>	La stratégie de Flix repose notamment sur la transformation de sa flotte et sur l'adoption de technologies de motorisations alternatives (p. ex., électrique, biocarburants), dans le but d'atteindre ses objectifs climatiques et d'éviter la dépendance aux combustibles fossiles.
<b>FS-3 : Aucune alternative bas-carbone techniquement ou</b>	Le programme de transformation de la flotte de Flix passe par l'expérimentation d'un éventail de technologies et de solutions de motorisations alternatives en collaboration avec des

**économiquement viable n'existe pour offrir une fonctionnalité équivalente.**

partenaires dans le monde entier. Flix considère qu'une approche flexible et technologiquement neutre est essentielle durant cette phase de transition, en tenant compte des avantages et des limites de chaque technologie, notamment dans la mesure où aucune solution bas-carbone évolutive et compétitive en termes de coûts ne s'est encore établie comme référence dans le segment de l'autocar longue distance.

**FS-4 : Une transparence et un suivi accrus sont assurés pour les solutions liées aux énergies fossiles.**

L'inventaire des GES, les performances et les progrès en matière de décarbonation sont présentés dans notre Rapport ESG annuel.