

# Label FRET21

## Référentiel

Version V1.6 du 08/11/2022



Avec la  
participation du



ENGAGEMENTS VOLONTAIRES  
POUR L'ENVIRONNEMENT  
TRANSPORT ET LOGISTIQUE



## Table des matières

1.	Programme d'Engagements Volontaires pour l'Environnement – Transport et Logistique .....	4
2.	Objectifs du label.....	5
3.	Domaine d'application .....	6
4.	Termes, définitions et abréviations.....	8
5.	Critères d'exigence .....	11
5.1.	Pilotage de la démarche.....	11
5.1.1.	Engagement de l'entreprise .....	11
5.1.2.	Rôles et responsabilités.....	11
5.1.3.	Formation et sensibilisation des parties prenantes .....	12
5.1.4.	Pilotage de la stratégie environnementale .....	12
5.2.	Définition du périmètre de calcul.....	12
5.2.1.	Périmètre organisationnel.....	12
5.2.2.	Périmètre temporel.....	13
5.2.1.	Périmètre d'activité.....	13
5.2.2.	Exclusions .....	14
5.3.	Collecte des données et évaluation de l'entreprise.....	15
5.3.1.	Méthodologie générale de collecte des données .....	15
5.3.2.	Principe de notation .....	15
5.3.1.	Guide de notation.....	16
5.5.	Critères de recevabilité .....	18
5.5.1.	Critère R1 : Flotte opérée .....	18
5.5.2.	Critère R2 : Bilan GES entreprise .....	18
5.5.3.	Critère R3 : Amélioration continue.....	18
5.5.4.	Critère R4 : Communication vers les parties prenantes internes et externes .....	19
5.5.5.	Critère R5 : Communication vers les prestataires .....	20
5.5.6.	Critère R6 : Suivi des données OT .....	20
5.5.8.	Critère R7 : Schéma de transport .....	21
5.6.	Critères de notation .....	21
5.6.1.	Critère N1 : Information GES.....	21
5.6.2.	Critère N2 : Qualité des données distances .....	22
5.6.3.	Critère N3 : Qualité des données poids.....	22
5.6.4.	Critère N4 : Prestataires engagés EVE.....	23
5.6.5.	Critère N5 : Critères environnementaux (pré)contractuels .....	24

5.6.6.	Critère N6 : Pilotage de la performance environnementale transport.....	24
5.6.7.	Critère N7 : Partenariat prestataires de transport.....	25
5.6.8.	Critère N8 : Part des modes alternatifs à la route.....	26
5.6.9.	Critère N9 : Part des énergies alternatives décarbonées.....	26
5.6.10.	Critère N10 : Taux de chargement optimisé .....	27
5.6.11.	Critère N11 : Trajets à vide.....	28
5.6.12.	Critère N12 : Collaboration client/chargeur.....	28
5.7.	Critère bonus.....	29
5.7.1.	Critère BON1 : Sobriété transport.....	29
5.8.	Définition de la performance de l'entreprise.....	29
5.8.1.	Principes .....	29
5.8.2.	Calcul de la performance de l'entreprise .....	30
6.	Validation de l'audit .....	30
7.	Maitrise documentaire.....	31
8.	Mise à jour de la performance .....	31
8.1.	Évolution du périmètre de labellisation.....	31
8.2.	Mise à jour de la performance .....	32
9.	Fiche de suivi des modifications.....	33

# 1. Programme d'Engagements Volontaires pour l'Environnement – Transport et Logistique

Le programme **EVE - Engagements Volontaires pour l'Environnement - Transport et Logistique** 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 partager ses informations environnementales et ses émissions de GES avec les autres acteurs de la filière .

Le programme est porté conjointement par les organismes suivants :

- **l'ADEME,**
- **ECO CO2**
- **les Organisations Professionnelles : AUTF, CGF, FNTR, FNTV, OTRE, Union TLF**

Le programme bénéficie du soutien du ministère de la Transition écologique et solidaire et du ministère chargé des Transports.

Il est financé dans le cadre du dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie par les financeurs suivants :

- Carfuel
- Endesa Energia
- Petroplus
- Shell
- Siplec
- Total Energies Marketing France
- Varo energy France

Dans le cadre des Certificats d'Economie d'Energie, le coût du processus d'audit au label FRET21 réalisé par un auditeur référencé est en partie pris en charge par le programme. Eco CO2 gère les contributions financières du programme EVE, dont celles des audits du Label FRET21, établies en fonction des critères de taille d'entreprise et des montants forfaitaires définis par le comité opérationnel du dispositif.

## 2. Objectifs du label

Le dispositif FRET21 est une démarche volontaire qui permet aux entreprises de mieux **intégrer les transports dans leur stratégie de développement durable**.

Cette démarche d'engagement a pour but d'inciter les entreprises à réaliser des actions visant à réduire **leurs émissions de GES** par l'établissement d'un plan d'action triennal mis à jour annuellement. L'entrée dans ce dispositif, dont l'objectif est l'amélioration continue, marque un engagement fort de la part des entreprises dans la réduction des émissions de GES.

Le label FRET21 s'inscrit dans la continuité de cet engagement : il s'adresse aux entreprises agissant en qualité de donneur d'ordre de transport. Il reconnaît et valorise celles qui ont atteint un haut niveau de performance environnementale sur leurs opérations de transport de leurs marchandises. 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 via l'outil EVE et l'atteinte du seuil de performance requis décrit dans ce référentiel.

Pour en savoir plus : [www.eve-transport-logistique.fr](http://www.eve-transport-logistique.fr)

Le label a notamment pour objectifs de :

- **Valoriser les entreprises** les plus performantes en matière de gestion et de maîtrise des émissions de GES liées au transport ;
- Accroître la lisibilité du dispositif afin **d'inciter de nouvelles entreprises à s'engager** dans des démarches de réduction de leurs émissions de GES transport ;

De manière générale, **créer un cercle vertueux** pour l'ensemble de la filière transport.

**L'objectif de ce référentiel, établi par le comité de gouvernance du dispositif, en concertation avec des entreprises expérimentatrices, est de décrire les exigences auxquelles doivent satisfaire les entreprises pour pouvoir prétendre au label.**

### 3. Domaine d'application

Dans le cadre du programme EVE et du dispositif FRET21, le label s'adresse à toute entreprise achetant des prestations de transport, **qu'elle soit ou non engagée dans le dispositif FRET21**.

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

- Être une entreprise achetant des prestations de transport à un ou des transporteurs/commissionnaires inscrits au registre des transporteurs/commissionnaires.
- S'être inscrit sur la **Plateforme d'échange de données environnementales transport EVE** : PFE-DET du programme EVE : [www.eve-transport-logistique.fr](http://www.eve-transport-logistique.fr) en tant que chargeur : "l'entreprise transporte ou fait transporter par autrui des marchandises lui appartenant"
- Avoir complété la partie Périmètre des outils du programme EVE permettant de cartographier l'ensemble des flux de transport du périmètre de labellisation.
- Avoir un suivi des données d'activité des prestations de transport achetées (et opérées le cas échéant) nécessaires au calcul de la performance environnementale sur l'ensemble du périmètre labellisable.
- Respecter l'ensemble des exigences du présent référentiel et notamment les 7 critères de recevabilité présenté en 3.3

Si son dossier est jugé recevable, l'entreprise peut demander son audit de vérification afin de valider sa conformité au présent référentiel et est mise en relation avec un auditeur habilité. Afin de calibrer et préparer au mieux l'audit en entreprise, ce dernier dispose de :

- la fiche de recevabilité qui comprend notamment des informations sur l'organisation de l'entreprise, la segmentation des flux, la méthodologie de collecte des données sources, etc. ;
- le fichier périmètre de l'outil EVE et les documents associés ;
- le fichier de Calcul de performance

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 de validation FRET21, 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 l'entreprise ne se dégrade pas.



L'ensemble du processus de labellisation est décrit dans le document « Procédure de labellisation FRET21 ».

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

## 4. Termes, définitions et abréviations

- **Activité de transport** : Activité visant au mouvement assisté de personnes et/ou de biens. *Source EN 14943 :2005.*
- **Carburant** : vecteur énergétique auquel est associé, dans l'outil, un facteur d'émission.
- **Chargeur** : aussi appelés « donneur d'ordre », entreprise qui achète pilote et organise des prestations de transport des marchandises qu'elle produit ou distribue par ses propres moyens et/ou en sous-traitance.
- **Cycle de labellisation** : cycle de 4 années consécutives comprenant les périodes A0 (période de référence), A1, A2 et A3. Ces périodes peuvent être différentes de celles de l'engagement FRET21 de N0 à N+3.
- **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 le nombre d'ordres de transport, le nombre d'unités d'œuvre, la distance moyenne parcourue et la charge transportée.
- **Gabarits de véhicules** : type de segmentation permettant d'évaluer la performance. Dans le cadre du TRM, 6 gabarits principaux sont identifiés dans le programme FRET21 :
  - VUL ≤3,5T de PTAC
  - Porteurs ≤7.5T de PTAC
  - Porteurs >7,5Tet ≤12T de PTAC
  - Porteurs >12T et ≤19T de PTAC
  - Porteurs >19T et ≤26T de PTAC
  - Ensemble routier 44T de PTAC
- **GES** : Gaz à Effet de Serre. Par gaz à effet de serre, on entend un gaz présent dans l'atmosphère qui retient une partie de la chaleur dans l'atmosphère. L'augmentation de la concentration des gaz à effet de serre dans l'atmosphère se traduit par une hausse de sa température.
- **HBEFA** : Handbook of emission factors for road transport. Base de données européenne de référence permettant la modélisation des émissions de GES des véhicules en 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). Cette référence est utilisée pour comparer et évaluer le niveau d'émissions des véhicules et leur performance.
- **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 prestation de transport (arrêté du 26 avril 2017 pris pour l'application du décret n° 2017-639).
- **Flotte** : ensemble des véhicules exploités par une entreprise ou un opérateur de prestations de transport. *Source : EN 16258:2012*
- **Indicateur de performance** : il s'agit de la référence utilisée pour calculer les émissions de CO<sub>2</sub> en « valeur relative », exprimés en kg CO<sub>2</sub>e/unités d'œuvre pour un donneur d'ordre. Dans le cadre du TRM, l'indicateur de performance est généralement exprimé en gCO<sub>2</sub>e / t.km ou en gCO<sub>2</sub>e / km.

- **Incoterms** : créer en 1936 par l'ICC les International Commercial TERMS définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale. Les Incoterms proposent une codification pour identifier les transactions commerciales. Chaque modalité est donc codifiée par trois lettres et est indissociable du lieu de livraison et d'acheminement.
- **OT : Ordre de transport**. Document qui matérialise le contrat de transport entre les parties et qui précise les déplacements de biens à effectuer par un opérateur de transport. Il définit les lieux de prise en charge et de livraison, la charge à transporter, ainsi que tous les autres aspects qui lui sont associés nécessaires à sa bonne exécution.
- **Partie prenante** : individu ou un groupe ayant un intérêt dans les décisions ou les activités d'une organisation. *Source : ISO 26000 :2010.*
- **Période de référence** : période historique (notée A0) spécifiée pour servir de référence à l'analyse de 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 de renouvellement.
- **PFE DET** : ou Plate-forme d'échange de données environnementale transport. Composante du programme EVE permettant aux entreprises de partager leurs indicateurs et informations environnementales liées au transport.
- **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*
- **RSE Définition ISO 26 000** : responsabilité d'une organisation vis-à-vis des impacts de ses décisions et activités sur la société et sur l'environnement, se traduisant par un comportement éthique et transparent qui contribue au développement durable, y compris à la santé et au bien-être de la société;— prend en compte les attentes des parties prenantes; respecte les lois en vigueur tout en étant en cohérence avec les normes internationales de comportement ; est intégré dans l'ensemble de l'organisation (2.12) et mis en œuvre dans ses relations.
- **SIREN** : Système d'Identification du Répertoire des Entreprises, série unique de 9 chiffres attribué par l'INSEE à chaque entreprise qui s'immatricule qui permet son identification légale.
- **Surveillance** : évaluation continue ou périodique des émissions de CO2.
- **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.
- **TMS (Transport Management System)** : outil ou logiciel d'aide à la gestion et pilotage 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



## 5. Critères d'exigence

### 5.1. Pilotage de la démarche

#### 5.1.1. Engagement de l'entreprise

Exigences	Éléments de preuves
<p>La Direction de l'entreprise à son plus haut niveau formalise son engagement dans la démarche de labellisation FRET21. 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 d'émissions de GES dans le cadre du label ;</li> <li>- Sensibiliser les parties prenantes et plus généralement son environnement (fournisseurs, prestataires de transport, clients...) à la démarche de labellisation, notamment au niveau de la fourniture des données requises ou de ses marges de progrès.</li> </ul> <p>La lettre d'engagement doit être communiquée ou rendue visible à ses principales parties prenantes.</p> <p>L'entreprise inscrit dans sa politique, des objectifs de réduction à moyen/long terme sur ses émissions de transport (amont, interne, aval...).</p>	<p>Lettre d'engagement signée par la Direction</p> <p>Politique environnementale/ RSE de l'entreprise</p>

#### 5.1.2. Rôles et responsabilités

Exigences	Éléments de preuves
<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 « FRET21 » ;</li> <li>- Du contrôle des données d'activités consolidées avant saisie sur l'outil ;</li> <li>- Du report des données d'activité consolidées sur l'outil ;</li> <li>- De la conformité de l'entreprise aux exigences du présent référentiel.</li> </ul> <p>La direction communique en interne et auprès des parties prenantes transports externes sur la nomination et le rôle du chef de projet.</p>	<p>Fiche de poste</p> <p>Annonce du projet et donc du chef de projet (mail, CR)</p>

## 5.1.3. Formation et sensibilisation des parties prenantes

Exigences	Éléments de preuves
<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>	<p>Supports de sensibilisation</p> <p>Dates des réunions, liste d'émargement</p>

## 5.1.4. Pilotage de la stratégie environnementale

Exigences	Éléments de preuves
<p>L'entreprise s'assure que la démarche de labellisation soit valorisée dans sa stratégie environnementale globale : le pilote de la démarche collabore avec les personnes en charge de la stratégie environnementale globale de l'entreprise et s'inscrit donc dans cette politique.</p>	<p>Comptes-rendus de réunion, présentations</p> <p>Organigramme</p> <p>Rapport RSE si existant</p>

## 5.2. Définition du périmètre de calcul

### 5.2.1. Périmètre organisationnel

Exigences	Éléments de preuve
<p>L'entreprise définit le périmètre organisationnel de ses flux de transport et logistique (au dernier jour de la période considérée) notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le nombre et la dénomination des sites concernés par la démarche (siège social, agences, filiales, entrepôts, sites de production, etc.) ;</li> <li>- Le type de produits transportés (gamme de température, conditionnement, spécificités techniques)</li> <li>- Le nombre de prestataires de transport sur le périmètre audité</li> <li>- Les modes de transport utilisés</li> <li>- Les unités d'œuvre</li> </ul> <p>Concernant les groupes disposant de filiales, 3 cas de figure peuvent se présenter :</p>	<p>Fichier périmètre des outils EVE</p> <p>Fiche de recevabilité</p>

<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Le groupe en totalité souhaite être labellisé : la société mère et l'ensemble des filiales<sup>1</sup> doivent être labellisés.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> </ol>	
--	--

## 5.2.2. Périmètre temporel

Exigences	Éléments de preuve
<p>L'entreprise décrit le périmètre temporel associé à sa démarche, notamment la période de référence A0 correspondant à l'année complète précédant le lancement de sa démarche de labellisation.</p> <p>Les périodes A1, A2 et A3 correspondant au suivi de sa performance sur le cycle de labellisation.</p> <p>Afin de tenir compte des variations de résultats liés à la saisonnalité des données, les périodes de calcul des indicateurs s'effectuent sur une période de 12 mois consécutifs correspondants ou non à une année civile. L'année comptable est recommandée pour cohérence avec les indicateurs d'activités.</p>	<p>Fichier périmètre des outils EVE</p>

## 5.2.1. Périmètre d'activité

Exigences	Éléments de preuve
<p>L'entreprise décrit son périmètre d'activité concerné par le label.</p> <p>Il est défini comme périmètre audité le périmètre suivant : « Responsabilité financière France »</p>	<p>Fichier périmètre des outils EVE</p> <p>Cartographie des flux</p> <p>Attestation sur l'honneur mentionnant le respect de</p>

<sup>1</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. Inversement, les filiales en cours de rachat peuvent être incluses par anticipation si les données sont connues.

<p>La responsabilité financière France comprend l'ensemble des flux sous responsabilité financière de l'organisation avec point de départ ou de destination en France<sup>2</sup> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 100% des flux transport opérés ou prestés par, ou pour le compte de, l'organisation et achetés par l'organisation ;</li> <li>- Tous modes de transport confondus (routier, ferroviaire, maritime, fluvial, aérien).</li> </ul> <p>Sont exclus de ce périmètre d'activité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Flux amonts payés par les fournisseurs ou expéditeurs ;</li> <li>- Flux aval payés par les clients ;</li> <li>- Partie des Flux internationaux régis aux dispositions contractuelles de vente relatives au transport des marchandises (selon la règle des INCOTERMS).</li> </ul>	<p>l'inclusion de l'ensemble du périmètre requis</p>
<p>L'entreprise définit dans l'outil EVE les flux, activités et modes associés à son périmètre.</p> <p>L'entreprise déclare dans les outils EVE autant de flux que nécessaires pour assurer l'exhaustivité du périmètre du label. La déclaration doit se faire sur les dernières versions d'outils EVE disponibles lors de la demande de label.</p> <p>L'entreprise identifie les moyens lui permettant de maîtriser la structure de ses différents flux de transport en lien avec les activités de l'entreprise et les différents modes de transport utilisés.</p> <p>Pour les entreprises ayant une flotte de véhicule en propre, les données d'activités relatives à ces véhicules doivent être saisies sur le site Objectif CO2.fr et les résultats sont ensuite à intégrer dans l'outil EVE partie flotte opérée.</p>	<p>Outil EVE Tableau de collecte des données</p> <p>Outil EVE, partie Flotte opérée</p>

## 5.2.2. Exclusions

Exigences	Éléments de preuve
<p>Une exclusion peut être faite à ce périmètre en respectant simultanément les conditions suivantes :</p> <p>Les activités exclues doivent présenter une activité de transport spécifique avec un schéma de transport isolé. ET</p>	<p>Argumentation / calculs détaillant l'exclusion</p>

<sup>2</sup> Le flux peut être limité à la dernière rupture de charge. Par exemple sur un trajet Shanghai –Antwerp - Lille avec une rupture de charge à Antwerp, le flux peut être limité à Antwerp-Lille.

les activités exclues ne doivent pas dépasser 20% du périmètre total calculé sur les achats de transports.<sup>3</sup>

Exemples d'exclusion :

- SIREN différent ;
- Gestion par une direction différente ;
- Flux financiers indirects entre l'entreprise et prestataire de transport.

## 5.3. Collecte des données et évaluation de l'entreprise

### 5.3.1. Méthodologie générale de collecte des données

Exigences	Éléments de preuve
L'entreprise collecte les données d'activité nécessaires à l'évaluation de sa performance selon les critères du référentiel.	Matrice de maîtrise des données, basée sur le modèle fourni aux entreprises  Fichier périmètre EVE réceptionné  Procédure si existante
L'ensemble des données saisies dans l'outil EVE (fichier périmètre) doit pouvoir être justifié en respectant la segmentation définie dans le périmètre.	
A ce titre, l'audit du label FRET21 inclura un contrôle de cohérence pour comparer les pratiques et les niveaux atteints sur les critères de notation avec les éléments déclarés dans le fichier périmètre EVE. Pour les critères fortement pondérés et lorsque cela est jugé nécessaire par l'auditeur, ce contrôle de cohérence pourra se faire par échantillonnage.	
Chaque critère défini ci-après nécessite également une collecte de données spécifique qui doit pouvoir être justifiée lors de l'audit.	

### 5.3.2. Principe de notation

Afin d'obtenir le label, les entreprises doivent pouvoir situer leurs pratiques sur plusieurs thématiques déclinées en critères qui seront détaillés en paragraphes 5.4, 5.6 et 5.7.

Le référentiel est conçu autour de **7 critères de recevabilité** et **12 critères de notation**.

- Les critères de recevabilité (paragraphe 5.4) doivent tous être validés pour que la performance de l'entreprise soit jugée recevable.
- Les critères de notation (paragraphe 5.6) ont pour objectif de déterminer le niveau de performance et de maturité de l'entreprise par rapport aux exigences du label.

**L'entreprise doit justifier à minima de l'atteinte du niveau 1 pour tous les critères de notation.** La non-atteinte du niveau 1 pour un critère de notation entraîne l'inéligibilité de l'entreprise au label.

<sup>3</sup> Si le critère 20 % en tonnes-kilomètres est auditable et vérifiable, il peut se substituer aux achats transports.

Globalement le système de notation servant à l'évaluation des critères de notation est basé sur le principe suivant :

Note	Principe guide
1	Pas ou peu d'action
2	Action formalisée et documentée
3	Mise en place d'une bonne pratique
4	Optimisation de la bonne pratique

Certains critères peuvent néanmoins suivre une logique différente.

L'entreprise se situera sur cette échelle avant l'audit (auto-évaluation). Pour chaque critère, l'entreprise devra présenter des éléments de preuve justifiant du niveau de performance atteint. L'auditeur s'appuiera sur ces éléments de preuve lors de l'audit. Le référentiel propose des éléments de preuve pour chaque critère.

À chaque critère de notation est associé une pondération de 1, 2 ou 3.

La pondération est un coefficient multiplicateur de la note obtenue pour un critère dans la note globale finale. Un critère avec une pondération de 3 comptera donc 3 fois dans la note globale alors qu'un critère avec une pondération de 1 ne comptera qu'une seule fois.

Un critère bonus (paragraphe 5.7) pourra s'ajouter au calcul de la note finale de l'entreprise. Il s'agit ici de pratiques de réduction de la demande en transport qui peuvent être valorisées par l'entreprise en plus des critères de notation. Les points rapportés par l'obtention du critère bonus comptent dans le calcul de la moyenne de l'entreprise.

La matrice de calcul de la note finale de l'entreprise est développée dans le paragraphe 0.

### 5.3.1. Guide de notation

L'auditeur aura pour mission de vérifier la bonne atteinte du niveau de performance indiquée par l'entreprise. Il pourra réévaluer la note déclarée sur chaque critère en fonction de ses observations et des preuves présentées par l'entreprise.

Les éléments de preuves présentés dans le présent document sont des exemples de preuves pour répondre aux exigences telles qu'elles sont définies. Ces éléments de preuves ne sont donc pas exhaustifs. La réponse à l'exigence décrite reste le point central de l'audit.

Une seule pratique ne pourra pas servir à valider plusieurs exigences du référentiel. Une pratique déjà valorisée pourra néanmoins appuyer une réponse à une exigence déjà validée par un élément de preuve nouveau.



L'évaluation de l'ensemble des critères de recevabilité et de notation doit porter sur le périmètre opérationnel et temporel (voir 5.2.1 et 5.2.2) de l'audit. Les pratiques de l'année de l'audit (A1) ne sont pas prises en compte (hors critère bonus).

Dans le cas où plusieurs pratiques coexisteraient dans l'entreprise, le niveau atteint par un critère est celui qui correspond à la pratique la plus représentative (celle qui correspond à la majorité des t.km transportées).

## 5.5. Critères de recevabilité

### 5.5.1. Critère R1 : Flotte opérée

Exigences	Éléments de preuve						
<p><b>Description du critère :</b> Dans le cas où l'entreprise dispose d'une flotte propre, sa performance doit être calculée à l'aide de l'outil Objectif CO2. La performance atteinte par la flotte propre doit être qualifiée à minima de « bonne » soit équivalente à 95% de la performance du parc moyen calculé par HBEFA.</p> <p>Dans le cas où l'entreprise ne dispose pas d'une flotte propre, le critère ne s'applique pas.</p> <p><b>Statut entreprise :</b></p> <table border="1"> <tr> <td>HP</td> <td>Hors périmètre</td> </tr> <tr> <td>V</td> <td>Valide</td> </tr> <tr> <td>NV</td> <td>Non valide</td> </tr> </table>	HP	Hors périmètre	V	Valide	NV	Non valide	<p>Outil Objectif CO2</p>
HP	Hors périmètre						
V	Valide						
NV	Non valide						

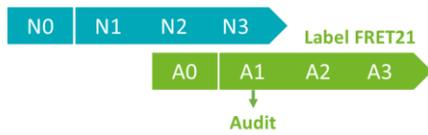
### 5.5.2. Critère R2 : Bilan GES entreprise

Exigences	Éléments de preuve				
<p><b>Description du critère :</b> Dans le cas où l'entreprise ou au moins l'une de ses filiales est soumise à l'obligation réglementaire de réaliser son bilan GES, ce bilan GES doit être à jour, complet et publié sur le site <b>bilans-ges.ademe.fr</b>.</p> <p>Dans le cas où ni l'entreprise, ni aucune filiale de ses filiales n'est réglementairement soumise à cette obligation, ce critère n'est pas obligatoire mais pourra être considéré comme un point fort.</p> <p><b>Statut entreprise :</b></p> <table border="1"> <tr> <td>V</td> <td>Valide</td> </tr> <tr> <td>NV</td> <td>Non Valide</td> </tr> </table>	V	Valide	NV	Non Valide	<p>Bilan GES réglementaire publié en ligne sur le site bilans-ges.ademe.fr</p>
V	Valide				
NV	Non Valide				

### 5.5.3. Critère R3 : Amélioration continue

Exigences	Éléments de preuve
<p><b>Description du critère :</b> L'entreprise doit prouver son engagement dans un processus d'amélioration continue de sa performance environnementale transport.</p> <p><b>Entreprise engagée FRET21 :</b> Dans le cas où l'entreprise présente un engagement FRET21 couvrant au moins la première période du label (A1) ce critère est automatiquement validé (cf schéma).</p>	<p>Engagement FRET21 en cours et à jour de tous les reporting annuel</p> <p>Plan d'actions passés, en cours et</p>

**Engagement FRET21**



Dans le cas où l'engagement ne couvre pas A1, l'entreprise doit présenter en complément son plan d'action prévisionnel à 3 ans.

**Entreprise non engagée FRET21 :**

En l'absence d'engagement FRET21, l'entreprise doit présenter un plan d'action présentant sa démarche d'amélioration continue.

Ce plan d'action devra comporter :

- Des indicateurs de suivi de performance ;
- Un processus de suivi régulier de ces indicateurs ;
- Une feuille de route des actions à mettre en place sur, à minima, les 3 années suivant l'année de demande de label ;
- Un objectif d'amélioration chiffré à trois ans ;
- Les moyens mis à disposition pour la mise en œuvre du plan d'action.

**Statut entreprise :**

V	Valide
NV	Non Valide

à venir de l'entreprise

Indicateurs de performance pour voir l'évolution dans le temps

### 5.5.4. Critère R4 : Communication vers les parties prenantes internes et externes

Exigences	Éléments de preuve				
<p><b>Description du critère :</b></p> <p>L'amélioration de la performance environnementale du transport est une démarche qui doit engager toute la chaîne logistique. L'entreprise doit communiquer sa stratégie de performance environnementale transport (démarche FRET21 par exemple) aux parties prenantes internes et externes.</p> <p>Cette communication doit permettre d'inciter les parties prenantes à se joindre à cette démarche de performance. Elle doit inclure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les objectifs de performance environnementale visés ;</li> <li>- Des éléments pédagogiques sur les pratiques de performance mises en place, tout particulièrement si elles ont un impact pour les parties prenantes ;</li> <li>- La stratégie environnementale transport de l'entreprise.</li> </ul> <p><b>Statut entreprise :</b></p>	<p>Site internet</p> <p>Plaquettes commerciales</p> <p>Politique environnementale</p> <p>Rapport RSE si existant</p>				
<table border="1"> <tr> <td>V</td> <td>Valide</td> </tr> <tr> <td>NV</td> <td>Non Valide</td> </tr> </table>	V	Valide	NV	Non Valide	
V	Valide				
NV	Non Valide				

### 5.5.5. Critère R5 : Communication vers les prestataires

Exigences	Éléments de preuve				
<p><b>Description du critère :</b> L'amélioration de la performance environnementale du transport est une démarche qui doit engager toute la chaîne logistique. L'entreprise doit communiquer sa stratégie de performance environnementale transport à ses prestataires de transport internes et externes.</p> <p>Cette communication doit permettre de donner de la visibilité à ses prestataires sur les objectifs de performance environnementale visés et les inciter à se joindre à cette démarche de performance. Elle doit inclure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les objectifs de performance environnementale visés ;</li> <li>- La stratégie environnementale transport de l'entreprise ;</li> <li>- Les attendus vis-à-vis des prestataires de transport en termes de performance environnementale.</li> </ul> <p><b>Statut entreprise :</b></p> <table border="1"> <tr> <td>V</td> <td>Valide</td> </tr> <tr> <td>NV</td> <td>Non Valide</td> </tr> </table>	V	Valide	NV	Non Valide	<p>Partage de témoignages de prestataires</p> <p>Informations envoyées aux prestataires</p> <p>Introduction dans les cahiers des charges</p>
V	Valide				
NV	Non Valide				

### 5.5.6. Critère R6 : Suivi des données OT

Exigences	Éléments de preuve				
<p><b>Description du critère :</b> Les ordres de transport représentent la source principale des données d'activités nécessaires aux calculs des émissions GES, il est donc nécessaire de s'assurer que ces données soient correctement suivies.</p> <p>L'entreprise devra présenter son processus de suivi et maîtrise des ordres de transport.</p> <p>Ce processus devra permettre d'avoir accès facilement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Au nombre d'ordre de transport ;</li> <li>- Au poids des ordres de transport ;</li> <li>- Aux distances des ordres de transport ;</li> <li>- Aux modes de transport associés aux ordres de transport.</li> </ul> <p><b>Statut entreprise :</b></p> <table border="1"> <tr> <td>V</td> <td>Valide</td> </tr> <tr> <td>NV</td> <td>Non Valide</td> </tr> </table>	V	Valide	NV	Non Valide	<p>Outil EVE</p> <p>Présentation du processus de collecte, analyse et compilation des OT</p> <p>Preuve sur échantillonnage (factures, ERP, TMS), vérification de l'exhaustivité des données et de la consolidation des informations</p> <p>Explications sur les hypothèses</p>
V	Valide				
NV	Non Valide				

## 5.5.8. Critère R7 : Schéma de transport

Exigences	Éléments de preuve				
<p><b>Description du critère :</b> L'entreprise doit prouver qu'elle mène, au moins annuellement et sur l'ensemble du périmètre audité, une revue d'optimisation de son schéma logistique en vue de réduire les émissions GES. L'évaluation systématique des impacts environnementaux des modifications apportées est incluse dans cette revue.</p> <p>La revue du schéma logistique pourra notamment inclure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une évaluation et optimisation des distances entre les différents sites ;</li> <li>- La revue des fréquences de livraison quel que soit le mode de transport ;</li> <li>- La refonte de son plan de transport et les points de transbordement (cross-docking..)</li> <li>- L'optimisation des trajets à vide ;</li> <li>- La revue des typologies de véhicules (gabarit, motorisations, etc.).</li> </ul> <p><b>Statut entreprise :</b></p> <table border="1"> <tr> <td>V</td> <td>Valide</td> </tr> <tr> <td>NV</td> <td>Non Valide</td> </tr> </table>	V	Valide	NV	Non Valide	<p>Revue du schéma logistique</p> <p>CR de réunion</p> <p>Présentation des indicateurs</p>
V	Valide				
NV	Non Valide				

## 5.6. Critères de notation

### 5.6.1. Critère N1 : Information GES

#### Description du critère :

La transmission d'informations entre les acteurs de la chaîne est la première étape pour créer une logique de filière qui engage tous les acteurs.

La collecte des informations GES (en kgCO<sub>2</sub>e) des prestataires de transport correspondant au respect de la réglementation ([https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000031066016/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000031066016/)) est nécessaire pour mieux connaître les émissions de GES ou d'affiner le calcul des émissions de GES des prestations achetées.

L'utilisation de la plateforme d'échange de données environnementales du programme EVE (PFE-DET) peut permettre la réponse à ce critère.

Ce critère évalue les pratiques de collecte et d'utilisation de l'information GES des prestataires telle que définie dans l'article L.1431-3 du code des transports.

#### Échelle de notation :

Note	Conditions	Éléments de preuves
1	Pas de collecte organisée de l'information GES	-



<b>2</b>	Collecte de l'information GES au cas par cas sans harmonisation	Factures, mails, fichier électronique de suivi des transporteurs
<b>3</b>	Mise en place d'un outil de collecte systématique de l'information GES	Outil et procédure de collecte, échantillonnage des données collectées, par exemple via la plateforme d'échange de données environnementale EVE (PFE-DET)
<b>4</b>	Collecte systématique de l'information GES via un outil et valorisation des données collectées	Outil et procédure de collecte, échantillonnage des données collectées, exemple d'utilisation des données

## 5.6.2. Critère N2 : Qualité des données distances

### Description du critère :

Les données de distances parcourues par les marchandises sont nécessaires au calcul des émissions de GES imputables au transport. La précision du calcul d'émissions de GES dépend de la qualité des données de distances.

Ce critère évalue la qualité et la précision des données utilisées tous modes de transport confondu pour évaluer les distances renseignées dans le fichier périmètre des outils EVE.

Les conditions d'atteinte sont validées si la pratique est représentative dans les activités de l'entreprise.

Cette évaluation est à l'appréciation de l'auditeur.

### Échelle de notation :

Note	Conditions	Éléments de preuves
<b>1</b>	Estimation des distances pour tout ou partie des flux	Présentation des règles d'estimation
<b>2</b>	Utilisation d'un outil distancier indépendamment des outils opérationnels	Présentation du processus d'évaluation
<b>3</b>	Distancier professionnel qui tient compte des contraintes poids lourd et/ou distances fournies par les prestataires de transport sur la base d'un distancier professionnel	Présentation du distancier, preuve d'application par échantillonnage
<b>4</b>	Distances réelles avec géolocalisation	TMS, télématique embarquée, relevé des distances pour un échantillonnage

## 5.6.3. Critère N3 : Qualité des données poids

### Description du critère :

Les données de poids brut sont nécessaires au calcul des émissions de GES imputables au transport. La précision du calcul d'émissions de GES dépend de la qualité de ces données.

Ce critère évalue la qualité et la précision des données utilisées pour évaluer les poids bruts transportés renseignés dans le fichier périmètre des outils EVE.

Les conditions d'atteinte sont validées si la pratique est représentative dans les activités de l'entreprise. Cette évaluation est à l'appréciation de l'auditeur.

#### Échelle de notation :

Note	Conditions	Éléments de preuves
1	Un poids générique est utilisé sans distinction de la nature de l'envoi	Présentation du poids générique
2	Définition de poids théorique par produit Poids net ou poids bruts théoriques	Présentation des poids théoriques utilisés et des méthodes de calcul et de mise à jour de ces poids
3	Définition de poids théoriques produits validés Poids net connu et poids brut théoriques	Présentation d'une vérification des poids théoriques utilisés et des méthodes de calcul et de mise à jour de ces poids  Processus de contrôle
4	Les dimensions et poids des envois sont systématiquement vérifiés via un processus de contrôle Poids net et poids brut réels	Présentation du processus et vérification sur un échantillonnage (tickets de pesées, lettres de voiture, etc)

### 5.6.4. Critère N4 : Prestataires engagés EVE

#### Description du critère :

Privilégier des prestataires de transport engagés dans l'amélioration de leur performance environnementale est indispensable à la réduction des émissions de GES.

Ce critère évalue la part des prestataires de transport implantés en France engagés et labélisés dans Objectif CO2 et EVcom sur la base du fichier périmètre de l'outil EVE. Ce critère s'applique uniquement sur les flux routiers.

La liste des transporteurs et des commissionnaires engagés et labélisés est disponible sur le site <https://www.eve-transport-logistique.fr/>.

Le calcul doit être fait en tonne-kilomètre.

#### Échelle de notation :

Note	Conditions	Éléments de preuves
1	30% réalisé par des entreprises engagées et/ou labélisées	Présentation d'un suivi de l'activité réalisée par les prestataires de transport engagés EVE
2	50% réalisé par des entreprises engagées et/ou labélisées	
3	60% dont au moins 20% labélisées	
4	80 % dont au moins 40% labélisées	

## 5.6.5. Critère N5 : Critères environnementaux (pré)contractuels

### Description du critère :

La relation contractuelle est un levier important de décarbonation du transport permettant de sélectionner des prestataires de transport engagés dans une démarche de performance environnementale.

Ce critère évalue l'intégration d'exigences formalisées dans les cahiers des charges et contrats, favorisant la sélection de prestataires engagés sur la performance environnementale et encourageant les pratiques environnementales vertueuses. Les exigences valorisées dans ce critère doivent apporter un réel gain en émissions de GES.

Afin de valider ce critère, au moins deux exigences de cette liste doivent être présentes :

- Engagement dans EVE (Objectif CO2 ou EVcom) ;
- Report modal avéré
- Carburations décarbonées (voir critère N9) ;
- Formations régulières ou management de l'écoconduite ;
- Certification ISO 14001 ;
- Labellisation Green Marine Europe pour le transport maritime.

### Échelle de notation :

Note	Conditions	Éléments de preuves
1	Aucun	-
2	Critères intégrés au cahier des charges et/ou contrats comme optionnels et pris en compte dans la grille de notation des offres	Appel d'offres, cahiers des charges ou contrats (RFI, RFQ)
3	Critères intégrés au cahier des charges et/ou contrats, rendus obligatoires et pris en compte dans la grille de notation des offres	Preuve d'application du critère sur les prestations (ex : via la plateforme d'échanges de données EVE)
4	Critères intégrés au cahier des charges et/ou contrats, rendus obligatoires avec un objectif chiffré et pris en compte dans la grille de notation des offres	Grille de notation remplie pour un des derniers AO

## 5.6.6. Critère N6 : Pilotage de la performance environnementale transport

### Description du critère :

L'atteinte d'une performance environnementale est conditionnée à un suivi et pilotage d'indicateurs pertinents.

Ce critère évalue la présence d'indicateurs environnementaux dans le suivi opérationnel de la performance transport (coût, qualité de service, environnement) sur la totalité du périmètre de

labellisation. Ce point évalue également la pertinence de ces indicateurs et leur suivi régulier. Cette bonne tenue d'indicateurs facilite la mise à jour de l'engagement FRET21 de l'entreprise.

Le suivi de 2 indicateurs à minima est requis pour valider ce critère. Les indicateurs peuvent être tirés de la liste ci-dessous ou autres si jugé pertinent par l'auditeur.

Exemples d'indicateurs environnementaux :

- Performance GES ;
- % de report modal sur la base du tonnage transporté en global ou par activité ;
- % de motorisation alternative sur la base du tonnage transporté en global ou par activité ;
- Taux de chargement.
- % engagement transporteur en cumulé sur la base du tonnage transporté
- Poids moyen par OT
- % de camion complet ou progression du nombre de camions complets sur les dernières années (voir si redondant avec N10)

#### Échelle de notation :

Note	Conditions	Éléments de preuves
1	Une fois par an	-
2	Au semestre	Présentation des indicateurs à jour, du processus de mise à jour, ordre du jour et compte rendu des réunions de suivi
3	Au trimestre	
4	Au mois	

## 5.6.7. Critère N7 : Partenariat prestataires de transport

### Description du critère :

L'établissement de partenariats avec les prestataires de transport dans l'optique d'améliorations environnementales est une pratique vertueuse faisant partie des objectifs du programme EVE.

Ce critère évalue la mise en place de relations partenariales avec les prestataires de transport de l'entreprise sur la performance environnementale.

### Échelle de notation :

Note	Conditions	Éléments de preuves
1	Aucune initiative	-
2	Questionner ses prestataires de transport sur leurs pratiques environnementales	Questionnaire et suivi des réponses
3	Démontrer un RDV annuel avec ses prestataires de transport avec partage de la stratégie environnementale	Stratégie environnementale transport CR de réunion, support de présentation, invitations et présence des prestataires de transport
4	Mise en place de partenariats ou de projets collaboratifs significatifs	Nom des prestataires concernés, Justificatifs et documentations liés à ces travaux, preuves de réalisation

## 5.6.8. Critère N8 : Part des modes alternatifs à la route

### Description du critère :

Le recours à des modes de transport alternatifs à la route peut contribuer à l'amélioration de la performance environnementale du transport de marchandises en raison d'émissions de GES moins importantes que celles du transport routier.

Ce critère évalue l'étude et la mise en place de ces reports modaux à faible impact environnemental par rapport au transport routier (ferroviaire, fluvial, mode doux comme le vélo, maritime<sup>4</sup>, etc.).

La part de report modal doit être calculée en tonne-kilomètre.

### Échelle de notation :

Note	Conditions	Éléments de preuves
1	Comparaison entre la cartographie des flux de l'entreprise et les possibilités de report modal	Cartographie(s)
2	Études détaillées avec chiffrage des gains GES et des coûts associés au report sur au moins un autre mode d'un segment de transport	Justificatifs et documentations liés à ces études
3	Report modal en place sur au moins un segment régulier de transport	Bons de commande de transport à des opérateurs fluviaux, ferroviaires, etc.
4	Report modal sur minimum 20% (t.km) du périmètre de labellisation	Bons de commande de transport à des opérateurs fluviaux, ferroviaires, etc.

## 5.6.9. Critère N9 : Part des énergies alternatives décarbonées

### Description du critère :

Les énergies alternatives décarbonées constituent des solutions directes de réduction des émissions de GES lorsqu'elles sont utilisées en remplacement d'énergies fossiles, notamment sur la route.

Ce critère évalue la stratégie de déploiement des énergies alternatives sur la route.

La liste des énergies considérées décarbonées est la suivante :

- BioGNV ;
- Biocarburants avec un minimum de 30% d'incorporation (B30, B100, BTL, HVO, etc.) ;
- Électrique ;
- Hydrogène vert.

<sup>4</sup> Pour le report modal sur le maritime, seul le « short sea » sera considéré en alternative à la route. Les preuves du gain environnemental de la mise en place de ce report devront par ailleurs être documentés. Dans la définition européenne, le transport maritime courte distance désigne un transport côtier reliant des ports des rivages de l'Europe et des pays adjacents

La part de carburations alternatives au diesel doit être calculée en tonne-kilomètre.

#### Échelle de notation :

Note	Conditions	Éléments de preuves
1	Connaissance des énergies alternatives	Supports de présentation, comptes rendus de réunions, webinaires EVE
2	Plan d'action rédigé et documenté à 3 ans pour le déploiement des énergies alternatives	Plan d'action documenté et validé par les instances de l'entreprise
3	Part de 20% de l'activité (t.km) réalisée avec des énergies décarbonées du périmètre de labellisation	Outil EVE et justificatifs et déclarations prestataires de transport, ou conditions de réalisations de contrat.
4	Part de 40% de l'activité (t.km) réalisée avec des énergies décarbonées du périmètre de labellisation	Outil EVE et justificatifs et déclarations prestataires de transport, ou conditions de réalisations de contrat.

### 5.6.10. Critère N10 : Taux de chargement optimisé

#### Description du critère :

L'amélioration du taux de chargement est un des moyens pour optimiser l'utilisation du transport de marchandises. La charge utile de chacun des moyens de transport utilisés constituera la principale limite de la démarche d'optimisation et le rapport poids/volume de la marchandise est un ratio essentiel à considérer.

Ce critère évalue le taux de chargement en charge des lots complets. Il est défini comme le taux d'occupation d'un véhicule chargé. Il peut être calculé sur la base de différentes unités : tonnes, m3, mètres, palettes, rolls, etc. Dans le cas où des unités différentes sont retenues pour le suivi des taux de chargement d'une entreprise, le taux de chargement moyen est calculé en réalisant une moyenne pondérée des taux de chargement sur chacun des flux.

Ex :

- Flux 1 : 40% des t.km à 80% de remplissage en volume
  - Flux 2 : 60% des t.km à 90% de remplissage en poids
- Taux de chargement moyen =  $(40\% \times 80\%) + (60\% \times 90\%) = 86\%$

#### Échelle de notation :

Note	Conditions	Éléments de preuves
1	Le taux de chargement est inférieur à 80%	TMS, outils d'optimisation, bons de commande, ticket de pesée, etc.
2	Le taux de chargement est compris entre 80 et 88%	TMS, outils d'optimisation, bons de commande, ticket de pesée, etc.
3	Le taux de chargement est compris entre 88 et 95%	TMS, outils d'optimisation, bons de commande, ticket de pesée, etc.

### 5.6.11. Critère N11 : Trajets à vide

#### Description du critère :

Les « kilomètres à vide » représentent en général les trajets effectués par un véhicule entre deux opérations de transport, et sont appelés dans ce cas « trajets de repositionnement ». Si la réduction de ces kilométrages est de la responsabilité première des transporteurs, les chargeurs peuvent étudier différentes solutions en collaboration avec les transporteurs, mais également avec les expéditeurs et destinataires impliqués dans la chaîne transport voire avec des chargeurs dans le cadre d'accord de mutualisation et massification de flux.

Ce critère évalue les distances parcourues sans marchandises (distance d'approche, repositionnement, etc.) et les pratiques mises en œuvre en collaboration avec les prestataires de transport pour les réduire.

Les actions mises en place doivent être régulières et dater au maximum de trois ans avant la demande de label.

#### Échelle de notation :

Note	Conditions	Éléments de preuves
1	Pas d'action mise en place	-
2	Échanges réguliers avec les prestataires de transport à propos des km à vide en vue de leur réduction et ce sur une part significative des flux	Preuves d'échanges, témoignages de prestataires de transport
3	Actions significatives de réduction des km à vide mises en place ponctuellement	Preuves de mise en place d'actions, témoignages de prestataires de transport
4	Plusieurs actions mises en place régulièrement en vue de réduire les km à vide	Processus de suivi, vérification par échantillonnage, preuves de mise en place d'actions

### 5.6.12. Critère N12 : Collaboration client/chargeur

#### Description du critère :

L'établissement de partenariats avec les clients (y compris les clients internes) et/ou d'autres chargeurs dans l'optique d'améliorations environnementales est une pratique vertueuse, faisant partie des objectifs du programme EVE.

Ce critère évalue la mise en place de relations partenariales avec les clients de l'entreprise (y compris les clients internes) et/ou d'autres chargeurs avec un objectif de réduction de l'impact environnemental du transport.

Les actions mises en place doivent être régulières et dater au maximum de trois ans avant la demande de label.

#### Échelle de notation :

Note	Conditions	Éléments de preuves
1	Absence de dialogue avec les clients ou d'autre chargeur	-
2	Échanges avec les clients ou d'autres chargeurs sur les plans de transport	Réunions, présentations, etc.
3	Au moins une action significative mise en place avec un client ou un chargeur	Exemple d'action mise en place avec preuves d'échanges clients
4	Mise en place d'actions à impact environnemental significatif	Preuves de propositions, exemples d'actions mises en place

## 5.7. Critère bonus

### 5.7.1. Critère BON1 : Sobriété transport

#### Description du critère :

La réduction de la demande en transport d'une entreprise constitue un fort levier dans la maîtrise des émissions de GES.

Ce critère évalue la **mise en place** d'un projet de moins de 3 ans à date de l'audit et ayant pour objectif de réduire la **demande en transport**. Sa validation est laissée à l'appréciation de l'auditeur.

Les pratiques valorisées dans un autre critère de notation ne peuvent pas être valorisées une seconde fois pour l'obtention de ce critère bonus.

Exemples de pratiques valorisables	Exemples de pratiques non bonifiables
- Écoconception des produits et emballage pour réduction de la demande en transport,	- Mise en place de station GNV
- Circuits courts d'approvisionnement,	- Aide à la modernisation de la flotte des transporteurs
- Fréquence de livraison réduite en lots partiels	- Expérimentations sur de nouvelles énergies
- Mutualisation interentreprises impliquant la réduction de km parcourus	

## 5.8. Définition de la performance de l'entreprise

### 5.8.1. Principes

Il s'agit d'analyser la méthodologie de calcul de la performance correspondant à la **période de référence A0**.

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
- Cohérence
- Précision

- Transparence, avec la mention systématique des hypothèses, de la méthodologie et des données employées pour le calcul des indicateurs de performance.

## 5.8.2. Calcul de la performance de l'entreprise

Le calcul de la performance se fait à l'aide du fichier de calcul « Label FRET21\_calcul\_performance ». Le calcul est fait avec la matrice remplie par l'auditeur à la suite de l'audit de l'entreprise.

Les différentes pondérations des critères de notation, ainsi que les points apportés par les critères bonus sont définis ci-dessous.

Critère	Pondération
N1 : Information GES	2
N2 : Qualité des données distances	2
N3 : Qualité des données poids	2
N4 : Prestataires engagés EVE	3
N5 : Critères environnementaux (pré)contractuels	3
N6 : Partenariat prestataires de transport	1
N7 : Pilotage de la performance environnementale transport	2
N8 : Part des modes alternatifs à la route	3
N9 : Part des énergies alternatives décarbonées	3
N10 : Taux de chargement optimisé	2
N11 : Trajets à vide	2
N12 : Collaboration client	1
<b>Sommes des points maximums sur les critères de notation</b>	<b>104</b>
BON1 : Réduction de la demande en transport	+5 points

## 6. 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.

Afin d'être labellisée, l'entreprise doit satisfaire aux points suivants :

- Respecter l'ensemble des critères de recevabilité ;
- Obtenir une note minimale de 1 à tous les critères de notations ;
- La note finale, calculée sur la base de la moyenne pondérée des notes pour chaque critère de notation, ayant été ajouté les points bonus, **doit être supérieure à 60% de la somme des points maximum.**

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.

Le rapport d'audit final (à l'issue de l'audit ou des 3 mois maximum de délai) sera adressé à Eco CO2 qui en étudiera la conformité avant de le présenter en comité de labellisation FRET21 qui décidera de l'attribution du label à l'entreprise. La date d'attribution de label marque le début de la durée de validité du label.

## 7. Maitrise documentaire

Les documents nécessaires au suivi du label « FRET21 » et prouvant la conformité au référentiel doivent être maîtrisés et conservés. Cela comprend :

- La dernière version du référentiel en vigueur ;
- Les éléments de preuves permettant de justifier du périmètre déclaré y compris la flotte propre si existante ;
- La matrice de maîtrise des données (voir paragraphe 5.3.1.) ;
- Les fiches de recevabilité et de synthèse ;
- 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 rapports d'audit dans le cadre du label ;
- Le fichier périmètre des outils EVE.

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 révolus.

## 8. Mise à jour de la performance

### 8.1. 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 activités et les flux concernés et en avertit Eco CO2.
- Dans le cas du rachat d'une entreprise, l'entreprise peut :



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

## 8.2. Mise à jour de la performance

L'entreprise remet à jour son fichier périmètre et recalcule sa performance à chaque nouvelle période A1, A2 et A3, de manière analogue à sa période de référence A0 (voir paragraphes 3. et 4.).

Un travail avec l'auditeur permettra de définir conjointement les notes potentiellement atteignables afin d'améliorer la maîtrise des processus transport de l'entreprise et ses performances environnementales.

## 9. Fiche de suivi des modifications

Date version	Objet de la modification	Application	Page(s)
02/05/2022	Version initiale		Toutes
12/05/2022	Version V1.1 scindée de la partie introductive		Toutes
29/06/2022	Version V1.2 suite à l'intégration des commentaires des auditrices en phase test		Toutes
08/11/2022	Version finale pour revue COPIL FRET21		Toutes