

LES BONNES PRATIQUES DE LA LOGISTIQUE DURABLE

Focus sur « les achats éco-responsables »



À propos

LE PROGRAMME EVE

Le programme d'Engagements Volontaires pour l'Environnement - Transport et Logistique (EVE) vise à accompagner l'ensemble des entreprises dans la réduction de l'impact énergétique et environnemental de leurs activités de transport et logistique. Il s'appuie sur des dispositifs spécifiques destinés aux chargeurs, aux commissionnaires de transport, aux grossistes et aux transporteurs de marchandises et de voyageurs. Une plateforme commune d'échange de données, sur www.eve-transport-logistique.fr, permet à chacun de connaître son impact.

Le programme EVE est porté par l'ADEME, Eco CO2 et les Organisations Professionnelles (AUTF, CGF, FNTR, FNTV, OTRE, Union TLF) et bénéficie du soutien du Gouvernement représenté par le ministère du Partenariat avec les territoires et de la Décentralisation, le ministère de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques. Il est financé par les fournisseurs d'énergie dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie. Plus d'informations : www.eve-transport-logistique.fr

LE DISPOSITIF FRET21

Le dispositif FRET21 est une démarche volontaire des entreprises agissant en qualité de donneurs d'ordres pour mieux intégrer l'impact des transports dans leur stratégie de développement durable. Les entreprises volontaires signent une charte d'engagement et bénéficient d'outils et d'un accompagnement personnalisé sur 3 ans. Il fait partie du programme EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement - Transport et Logistique).

Licence d'utilisation

Ce guide est placé sous licence Creative Commons selon les principes suivants : attribution, pas d'utilisation commerciale et partage à l'identique. Citation recommandée : Les bonnes pratiques de la logistique durable, Programme EVE.

Sommaire

INTRODUCTION	01
01. LES ACHATS RESPONSABLES APPLIQUÉS AU TRANSPORT : DE QUOI PARLE-T-ON ?	05
1. Questionner les prestataires sur leurs actions de réduction des émissions de GES	11
2. Comment identifier les transporteurs engagés ?	13
3. Quels critères pour évaluer le contenu d'un engagement ?	14
4. Introduire un critère GES dans la rémunération variable des acheteurs de transport	17
5. Entrer dans une logique de partenariat entre chargeur et prestataire de transport	17
03. LES ENTREPRISES TÉMOIGNENT	19
1. Retour d'expérience : le cas de FINDUS	19
2. Retour d'expérience : le cas de MAPEI France	21
CONCLUSION	24

Introduction

À qui s'adresse ce guide et quel en est l'objectif ?

Ce guide s'adresse aux donneurs d'ordres, souvent appelés « chargeurs », en leur qualité d'entreprises qui achètent des prestations de transport.



L'objectif de ce guide est de leur proposer des outils pour mettre en place une démarche d'achat éco-responsable de transport.

Il donne des clés pour passer à l'action en proposant :

- **Une définition des achats éco-responsables** appliqués aux prestations de transport,
- **Une méthode de travail** pour intégrer les achats responsables dans les pratiques d'achat,
- **Une sélection de critères** permettant d'évaluer la performance des prestataires de transport.

La méthode proposée est **inspirée des fiches actions relatives** aux donneurs d'ordres dans le cadre du **dispositif FRET21 du programme EVE⁽¹⁾** (Engagements Volontaires pour l'Environnement - Transport et Logistique).

Les 8 enjeux prioritaires d'une politique RSE au sein d'activités logistiques (enjeux fondamentaux communs) :

SOCIAL		ENVIRONNEMENT		
Santé et sécurité au travail		Dev. du capital humain	Changement climatique	Énergie

LOYAUTÉ DES PRATIQUES	GOUVERNANCE	ENJEUX RELATIFS AUX CLIENTS/CONSOMMATEURS
Liens durables avec les clients, sous-traitants et fournisseurs	Intégration de la RSE dans la stratégie et la gestion des risques et des opportunités	Pratiques loyales en matière d'information et de contrats

Alors que le référentiel RSE en logistique identifie huit enjeux prioritaires communs, ce guide fait un focus sur la thématique environnementale à travers trois sujets : la lutte contre le changement climatique, la réduction de la consommation d'énergie et la pollution de l'air.

(1) Voir à propos p.2

Une étude menée en 2017 par le **Ministère de la Transition Ecologique** établit que seulement 28% des donneurs d'ordres intègrent des critères RSE dans leurs consultations d'achat de prestations de transport et logistique. On mesure donc que le potentiel de progression est encore très important et que **les professionnels ont besoin d'outils pour structurer**

leur démarche en la matière. Le référentiel que nous avons évoqué a notamment pour objectif de servir de support et d'aide au positionnement de la RSE dans les appels d'offres dans une logique de respect de l'environnement.



Le programme EVE accompagne les entreprises dans la réduction des émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques de leurs activités de transport et logistique. Il s'adresse à l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique (chargeurs, commissionnaires de transport, transporteurs de marchandises et grossistes) et aux transporteurs de voyageurs.

La **convergence des objectifs des acteurs du transport et de la chaîne logistique** facilite la mise en œuvre de solutions concrètes pour réduire les émissions de CO₂ et les impacts environnementaux négatifs. **La mobilisation de tous les acteurs est en**

effet nécessaire pour accélérer les changements de comportement et inscrire les actions dans la durée.

Qu'entend-on par « logistique durable » ?

LA LOGISTIQUE

La logistique couvre l'ensemble des opérations assurées sur **les flux physiques de marchandises**, notamment le transport, le stockage, l'entreposage, la manutention et l'emballage.

LA RSE

La Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) représente l'intégration, dans le monde de l'entreprise, des principes du développement durable et de ses trois piliers : **environnemental, social, économique**. La RSE est composée de sept champs d'action : **gouvernance, droits de l'Homme, social, environnement, loyauté des pratiques et enjeux liés aux clients / consommateurs, implication dans les territoires**.

LE RÉFÉRENTIEL RSE

Le référentiel RSE en logistique publié par le **Ministère de la Transition Ecologique** en octobre 2018⁽²⁾ définit la logistique durable comme les pratiques qui consistent à intégrer la RSE dans les réalités de la filière logistique et décline les grands axes de la **norme ISO 26000**.

(2) Référentiel de responsabilité sociétale des entreprises (RSE) en logistique – Ministère de la Transition Ecologique - <https://www.ecologie.gouv.fr/referentiel-responsabilite-societale-des-entreprises-rse-en-logistique>

Qu'entend-on par « achats responsables » ?

ACHAT RESPONSABLE



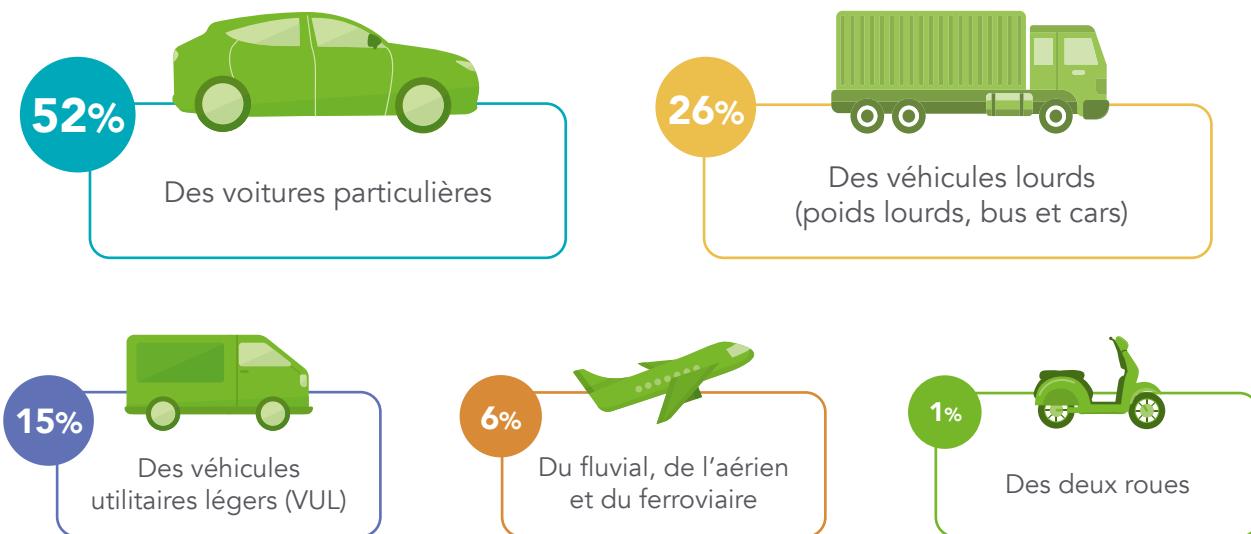
D'après la norme ISO 20400, un **achat responsable** se dit d'un **achat de biens ou de services auprès d'un fournisseur ou d'un prestataire sélectionné pour minimiser les impacts environnementaux et sociétaux et favoriser les bonnes pratiques en termes d'éthique et de droits humains**. L'adjectif « responsable » renvoie à la responsabilité sociétale des entreprises (RSE). En ce sens, les achats responsables ont une dimension éthique.

Dans ce guide, nous traiterons uniquement de la dimension environnementale de l'achat responsable.

La crise climatique : un enjeu commun à tous les acteurs de la filière transport

Le secteur du transport est le premier émetteur de gaz à effet de serre (GES) en France et ses impacts sur l'environnement sont nombreux. Il représente 31% des émissions nationales de GES en 2019⁽³⁾.

L'ensemble des émissions de GES liées aux transports provient à :



Des progrès très significatifs ont déjà été accomplis au cours des dernières décennies. **Les émissions de GES du transport routier ont diminué de 12 % entre 2005 et 2021**. Le secteur du transport routier se mobilise aussi depuis de nombreuses années en faveur de la préservation de la qualité de l'air.

Entre 1990 et 2021, les émissions de polluants atmosphériques par les véhicules lourds (camions, bus et cars) ont drastiquement baissé avec une diminution de 79% pour les PM10, de 85% pour les PM 2,5 et de 70% pour les NOx.

(3) Chiffres CITEPA 2021

Cependant, le rythme tendanciel de diminution des émissions du secteur des transports est encore très faible. Ces émissions ont même augmenté entre 2021 et 2022. Si cette évolution peut être envisagée sous un angle positif, elle ne saurait faire oublier la **hausse tendancielle des émissions de GES** en

volume pour les transports. Un point qui se vérifie au niveau mondial, européen et français. **“Les transports contribuent négativement à la baisse moyenne des émissions de GES”**, pointe le rapport Chiffres clés du climat⁽⁴⁾ du Ministère de la Transition Ecologique.

Pour faire face à ces enjeux, la France a défini la **Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC)** : feuille de route de la France pour **lutter contre le changement climatique**. Elle poursuit **deux objectifs** :

ATTEINDRE LA NEUTRALITÉ CARBONE À L'HORIZON 2050

RÉDUIRE L'EMPREINTE CARBONE DES FRANÇAIS

En matière de transport, la SNBC actuellement en vigueur (SNBC 2) vise **-28% d'émissions nationales de GES en 2030** par rapport au niveau d'émissions de l'année 2015 et **la décarbonation complète du secteur à horizon 2050.**

L'ampleur des enjeux implique **un changement d'échelle rapide dans l'action collective en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre**, tout en maintenant les efforts déjà fournis sur l'amélioration de la qualité de l'air.

Les achats éco-responsables : un des principaux leviers de réduction des émissions GES

Pour les chargeurs, il existe **quatre principaux leviers** pour réduire les émissions GES transport :



01. Taux de chargement



02. Distance parcourue



03. Moyens de transport



04. Achats responsables

Au sein de ces 4 leviers, voici les 5 actions principales mises en place :

1 **Énergies alternatives**

2

Transporteurs Chartés ou Labellisés Objectif CO₂

3

Report modal (majoritairement ferroviaire)

4

Revue des conditions de livraison

5

Taux de chargement

(4) Source : Chiffres clés du climat, France, Europe et Monde – Edition 2022 – Ministère de la Transition Énergétique - <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-du-climat-2022/pdf/chiffres-cles-du-climat-2022-integral.pdf>

01

Les achats responsables appliqués au transport : de quoi parle-t-on ?

Nous proposons ici d'établir **une typologie pour mieux définir ce qui relève des achats responsables transport et les différents niveaux de maturité en la matière.**

1^{ER} SCÉNARIO

Trois critères sont déterminants pour un donneur d'ordres suivant **la logique « Q-C-D »** : la **Qualité** par le respect de l'intégrité de la marchandise confiée (mesurée par le taux d'avarie), le **Coût de la prestation** en valeur monétaire et le **respect du Délai de livraison** (mesurés par le taux de service). **En général, le coût de la prestation est le critère le plus important** dans la décision d'achat. C'est le scénario des critères d'achats transport classique.

CRITÈRES D'ACHAT TRANSPORT CLASSIQUE



Seul le coût et le taux de service sont utilisés pour choisir les prestataires. Le coût est prioritaire.

2^{ÈME} SCÉNARIO

On passe des critères d'achat transport classique « Q-C-D » aux **critères d'achat responsable de base** en intégrant **la variable de l'impact environnemental** dans la liste des critères d'achat. Dans ce deuxième scénario, **le critère du prix reste déterminant dans la décision d'achat**. Dans ce scénario, des exigences environnementales sont intégrées au cahier des charges mais elles ne sont pas prédominantes pour attribuer les marchés.

CRITÈRES D'ACHAT RESPONSABLE DE BASE



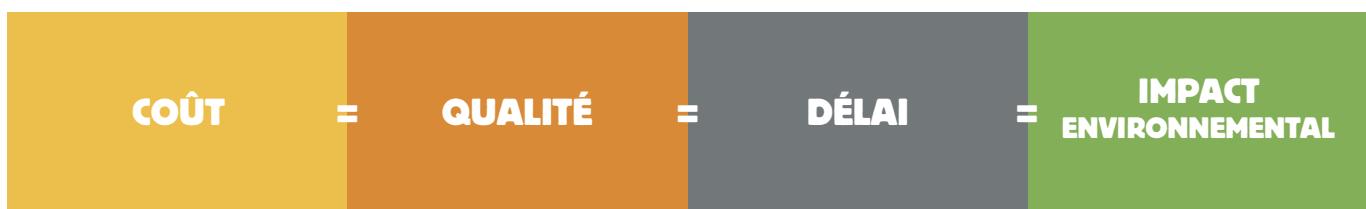
L'impact environnemental est pris en compte. L'enjeu GES est prioritaire, mais le coût reste déterminant.

3ÈME SCÉNARIO

Un troisième scénario s'appuie sur des **achats éco-responsables matures**. Il consiste à mettre sur un pied d'égalité le prix, le taux de service (ou la qualité au sens large) et l'impact environnemental. Un tel niveau de maturité dans le pilotage d'achats responsables se traduit par la prédominance de la brique environnementale dans la décision d'achat.

Dans ce scénario, une note est accordée à chaque critère, ce qui permet de **donner un poids à la performance environnementale**. **Les prestataires qui sont plus vertueux sur le plan environnemental sont récompensés pour leur effort**. Par ailleurs, les actions de réduction GES impliquent des investissements qu'il peut être utile de soutenir, par exemple en allongeant la durée des contrats.

CRITÈRES D'ACHAT TRANSPORT (ENVIRONNEMENTAL) MATURE



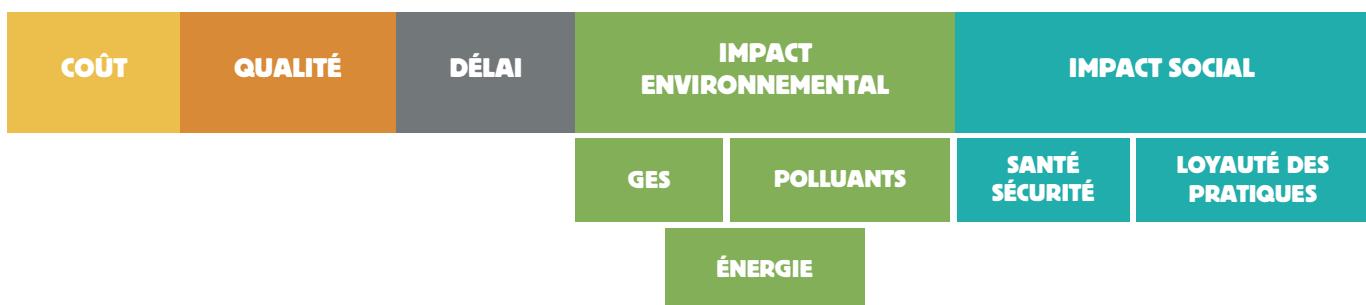
Le même poids est donné à chaque critère dans la décision d'achat. La performance environnementale oriente alors le choix vers les prestataires.

4ÈME SCÉNARIO

Il est plus juste sur ce scénario de parler d'achat éco-responsable dans la mesure où tous les enjeux de la RSE ne sont pas pris en compte. C'est pourquoi on peut considérer un quatrième scénario dans lequel **les impacts environnementaux retenus sont multiples (les gaz à effet de serre, les polluants, la consommation d'énergie et le bruit) et l'impact social intégré dans l'équation**.

Dans cette configuration fine et complexe, les donneurs d'ordres font preuve d'une grande maturité dans leurs achats responsables. Si cet objectif peut paraître ambitieux, c'est ce vers quoi il faut tendre pour pratiquer des méthodes d'achats éthiques et adaptées au monde de demain.

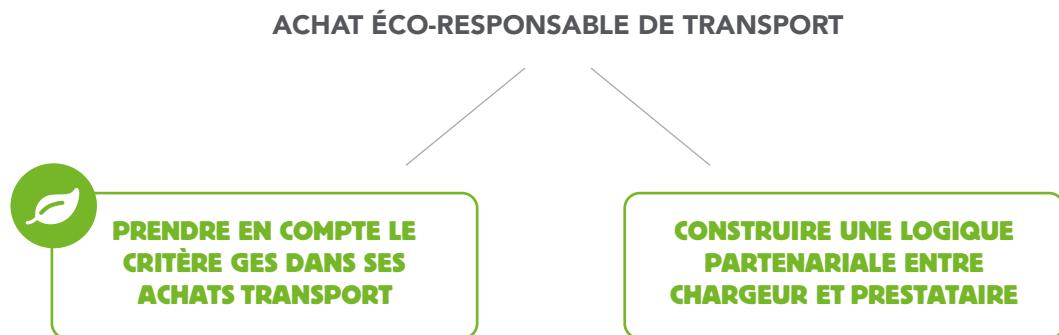
CRITÈRES D'ACHATS TRANSPORT SOCIÉTAUX (ENVIRONNEMENT ET SOCIAUX) MATURE



D'autres enjeux que l'impact GES sont pris en compte.

Pour engager une démarche d'achat de transport éco-responsable solide, il faut travailler dans deux directions :

- Savoir comment évaluer la maturité environnementale des prestataires de transport,
- Construire une logique partenariale entre donneurs d'ordres et prestataires.



L'évaluation de la maturité environnementale des prestataires peut passer par **la collecte d'information sur les pratiques et sur la référence à des démarches sectorielles reconnues par la profession comme la Charte ou le Label Objectif CO₂⁽⁵⁾ et l'engagement dans le dispositif EVcom**.

Fort de ces informations, il revient ensuite aux donneurs d'ordres le soin de **définir leurs propres exigences en fonction de leur secteur d'activité et de leurs propres contraintes organisationnelles**. Il est fortement recommandé d'afficher clairement ses ambitions en la matière et de les partager avec ses partenaires de transport. Cela permet de rendre l'information transparente et de valoriser et d'échanger les bonnes pratiques entre acteurs.

(5) En savoir plus sur le dispositif Objectif CO₂ p.18.



02 | Prendre en compte le critère GES dans ses achats : par où commencer ?

Deux questions structurantes se posent alors :

- Quelles sont les actions menées par les prestataires de transport en la matière ?
- Comment repérer les transporteurs engagés et/ou vertueux ?

Pour commencer, il est essentiel de **mettre en place un suivi des émissions GES de vos prestataires de transport conformément à la réglementation**.

L'objectif de ce suivi est de **mesurer les émissions de GES** et de pouvoir travailler à leur réduction ou aux moyens d'en éviter.

Il existe **différents niveaux de précision de l'information GES transport, classés de 1 à 4**. Les informations GES transmises de niveaux différents ne peuvent donc pas être comparées entre elles et il est recommandé de bien **connaître la méthodologie de calcul du transporteur** et le niveau de précision atteint par celui-ci.



L'INFORMATION GES OBLIGATOIRE DES PRESTATIONS DE TRANSPORT

Depuis le 1er octobre 2013, les prestataires de transport de voyageurs comme de marchandises ont l'**obligation d'informer chaque bénéficiaire de la quantité de GES émise à l'occasion du transport commandé**.

Cette mesure a notamment pour objectif d'**aller plus loin dans la responsabilisation des clients des transporteurs quant à la maîtrise de leurs émissions**. Elle doit également permettre d'harmoniser les pratiques d'information entre transporteurs et chargeurs au niveau européen, mettant la lutte contre le réchauffement climatique au cœur de la compétitivité des entreprises.

Les articles D. 1431-1 à D. 1431-23 du code des transports⁽⁶⁾ fixent les principes de calcul communs à tous les modes de transport (ferroviaire ou guidé, routier, fluvial, maritime, aérien). Ils précisent les modalités d'information du bénéficiaire ainsi que le calendrier de mise en œuvre des dispositions.

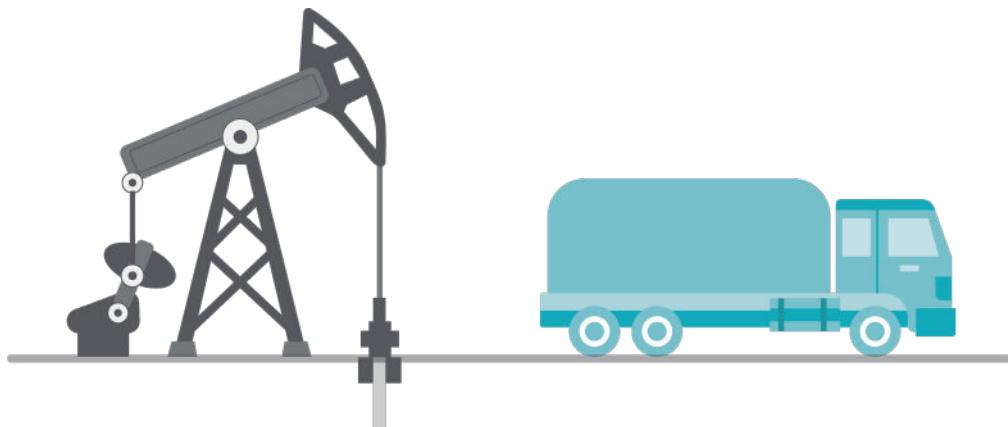
La méthodologie de calcul est basée sur la norme européenne relative au calcul et à la déclaration d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport (NF EN 16258), qui a bénéficié de l'implication de nombreux professionnels de premier plan du transport et de logistique et qui s'applique aux voyageurs comme aux marchandises.

Depuis avril 2023, la **norme ISO 14083** définit au niveau international une méthode de calcul des émissions liées aux prestations de transport.

(6) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000028996805/

9 - Les bonnes pratiques de la logistique durable - Focus sur les « achats éco-responsables »

Les quantités de GES prises en compte sont celles émises lors du fonctionnement des moyens de transport et celles provenant de la phase amont de production des sources d'énergie (raffinage, transport, distribution...). Cette approche dite du « **puits à la roue** » garantit ainsi un **traitement équitable entre les transports utilisant des carburants fossiles et les transports utilisant l'énergie électrique**.



L'information relative à la quantité de GES d'une prestation de transport est déterminée à partir de chaque partie d'itinéraire (segment) pour laquelle un même moyen de transport est utilisé.

Le code des transports décrit la méthodologie générale permettant à l'entreprise de transport de **calculer la quantité d'énergie consommée pour chaque segment**.

$$\text{Quantité d'énergie consommée pour chaque segment} = \text{Taux kilométrique de consommation d'énergie du moyen de transport} \times \text{Distance}$$

$$\text{Quantité d'énergie consommée pour chaque segment} \times \text{Facteur d'émissions spécifique à chaque type d'énergie} = \text{Établit la correspondance entre la quantité d'énergie consommée et la quantité de GES émise}$$



- La **Plateforme d'Echange de Données Environnementales Transport** mise en place par le programme EVE est un outil qui permet aux acteurs **d'échanger leurs informations environnementales** y compris celles relatives à cette obligation d'information relative à la quantité de GES (voir ci-après).
- Les valeurs des facteurs d'émission de GES des diverses sources d'énergie peuvent être consultées sur le site internet de l'Agence de la transition écologique (ADEME) où on y trouve un guide méthodologique publié par l'ADEME en 2018⁽⁷⁾.
- **Un guide de calcul des émissions de GES** a également été rédigé dans le cadre du programme EVE⁽⁸⁾.

(7) Le guide est téléchargeable sur le site du Gouvernement : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Info_GES_Guide_methodo.pdf

(8) Guide téléchargeable sur le site du Programme EVE : <https://www.eve-transport-logistique.fr/guide-calculer-ses-emissions-ges/>

1) Questionner les prestataires sur leurs actions de réduction des émissions de GES

Pour connaître les actions engagées par ses prestataires de transport, **le chargeur peut leur soumettre un questionnaire**, portant sur leur plan d'actions et engagements pour la réduction de leurs émissions de GES.

Pour un ensemble de prestataires exerçant le même type de métier, ce questionnaire doit permettre au chargeur de comparer leurs performances sur la base d'indicateurs chiffrés communs.

LA PLATEFORME D'ÉCHANGE DE DONNÉES ENVIRONNEMENTALES TRANSPORT

La plateforme d'échange de données environnementales transport⁽⁹⁾ du programme EVE permet de faciliter la transmission et la collecte des données environnementales entre transporteurs, commissionnaires de transport et chargeurs.

Elle constitue un outil pour accompagner les entreprises dans la réduction de leurs émissions de GES et de polluants atmosphériques générées par leurs activités de transport et de logistique. Pour les chargeurs, la plateforme permet aussi de superviser les performances de leurs prestataires.

Informations et inscriptions sur : www.eve-transport-logistique.fr/plateforme-eve



LES PRESTATAIRES DE TRANSPORT

- Transmettent mensuellement les quantités de GES émises pour tous les trajets commandités par leurs donneurs d'ordres
- Renseignent annuellement leurs indicateurs de performance

LES DONNEURS D'ORDRES

- Collectent mensuellement la quantité de GES émise pour leur compte par leurs prestataires de transport
- Renseignent annuellement leurs indicateurs de performance

(9) <https://www.eve-transport-logistique.fr/plateforme-eve>



Plusieurs indicateurs clés de performance sont mis à disposition des entreprises engagées :

- Émissions de GES (kgCO₂e), tonnes-kilomètres (tkm), intensité carbone (gCO₂e/t-km)
- Part des véhicules équipés d'un système de géolocalisation, télématique embarquée
- Répartition des véhicules selon les différentes normes Euro
- Répartition des véhicules selon les typologies d'énergie
- Part des conducteurs formés à l'éco-conduite

Les caractéristiques de la plateforme d'échange de données EVE :



Un espace unique facilitant **la gestion de données individualisées** pour chacun des acteurs.

Une plateforme gratuite et accessible pour tous les professionnels du secteur du transport et de la logistique qu'ils soient engagés ou non dans l'un des dispositifs du programme EVE.

Des indicateurs clés pour évaluer sa performance environnementale transport et obtenir une synthèse.

Une solution sécurisée pour garantir la confidentialité des données, échangées sur consentement.

2) Comment identifier les transporteurs engagés ?

De manière schématique, on peut hiérarchiser les démarches environnementales des prestataires en quatre catégories :

> CATÉGORIE 1

Pas d'action ni d'engagement
formels de la direction

> CATÉGORIE 2

Un engagement formel basé
sur l'**auto-déclaration**

> CATÉGORIE 3

Un **engagement formel inscrit**
dans une démarche sectorielle
reconnue, à l'instar de la Charte
Objectif CO₂

> CATÉGORIE 4

Une reconnaissance de la performance
environnementale par le Label Objectif CO₂.
Un label RSE / ESG reconnu peut aussi donner
une visibilité supplémentaire (Transport et
Logistique Responsables, Label LUCIE, Label
Engagé RSE formels, etc.)

Les limites de la **catégorie 2** résident souvent dans le **manque de transparence dans les actions déployées** et l'impossibilité pour le donneur d'ordres de s'assurer que le contenu des engagements soit comparable.

La **catégorie 3** a, quant à elle, un caractère officiel, ce qui est gage de sérieux. **L'engagement est aussi reconnu par les pairs car tous s'appuient sur un référentiel commun**. Il est généralement formalisé sous la forme d'une charte (Charte Objectif CO₂). Elle reconnaît la dynamique de l'entreprise à s'inscrire dans une **recherche d'amélioration continue de sa performance environnementale**.

La **catégorie 4** correspond à l'obtention d'une preuve par une tierce partie de l'atteinte d'une **bonne performance environnementale grâce au Label Objectif CO₂**⁽¹⁰⁾.

01. PAS D'ENGAGEMENT

02. AUTODÉCLARATION

- Pas de benchmark
- Manque de transparence

03. ENGAGEMENT PROGRAMME SECTORIEL

- Reconnaissance de l'engagement par les pairs
- Caractère officiel de l'engagement
- Référentiel sectoriel commun
- Benchmark possible

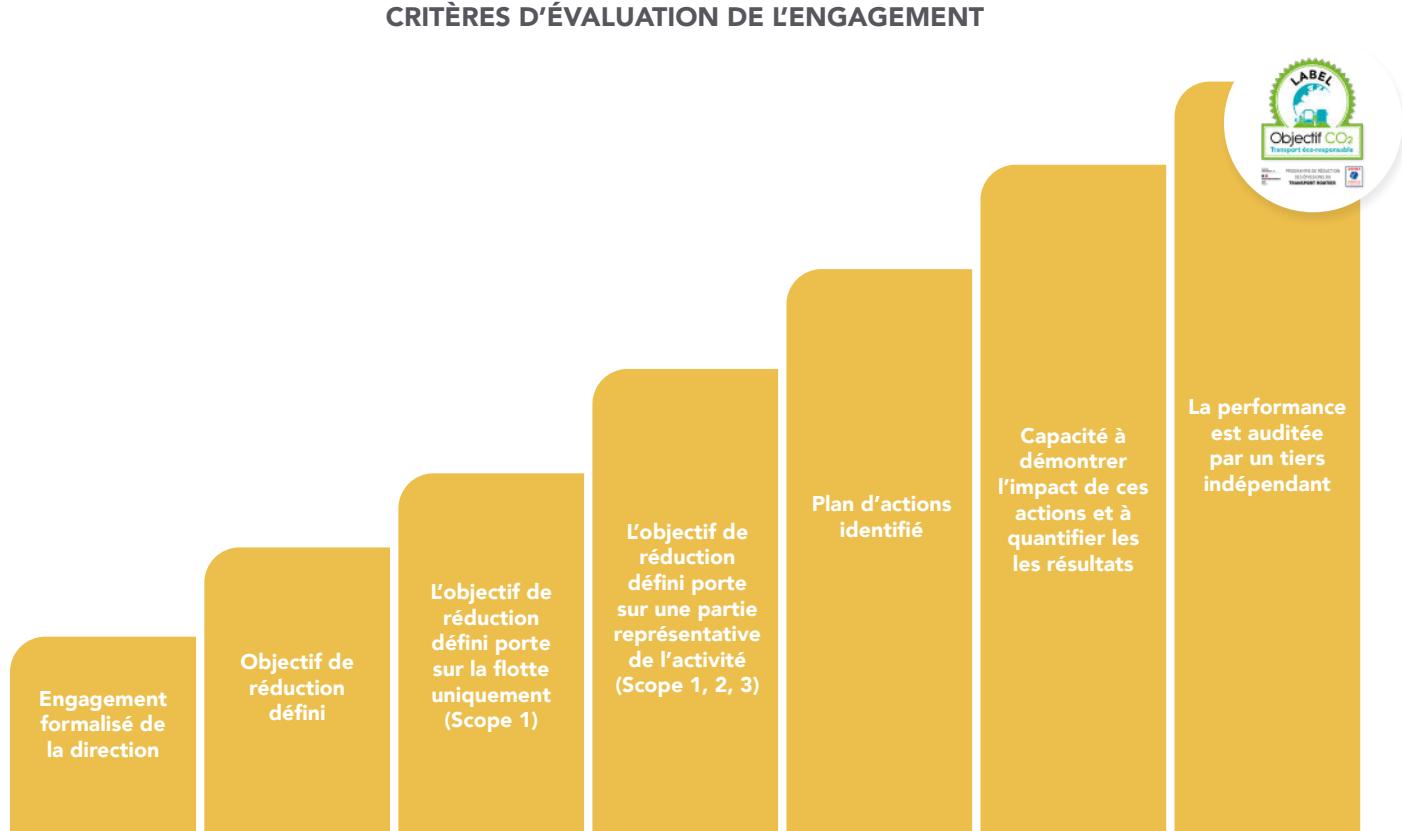
04. LABELLISATION DE LA PERFORMANCE

- Garantie de la performance
- Performance démontrée par un audit
- Vérification de la performance par une tierce-partie

(10) Label Objectif CO₂ du Programme EVE accessible aux transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui éligibles au référentiel (bonne performance environnementale, taux de sous-traitance routière inférieur à 35% du coût d'achat transport)

3) Quels critères pour évaluer le contenu d'un engagement ?

Quelle que soit la situation du prestataire, il est aussi possible de prendre en compte les critères d'évaluation ci-dessous pour mesurer la maturité de la démarche d'engagement environnemental :



Utiliser le critère « charté Objectif CO₂ » ou « engagé dans EVcom » dans la sélection des prestataires

Depuis 2008, la **Charte Objectif CO₂** accompagne les transporteurs pour réduire leurs émissions de GES.

Depuis 2021, les transporteurs engagés dans la Charte Objectif CO₂ s'engagent à **réduire d'au moins 5% les émissions GES de leur flotte propre en 3 ans**.

Après une auto-évaluation et un diagnostic, l'entreprise établit un **plan d'actions personnalisé avec l'aide**

d'un chargé de mission régional Eco CO₂⁽¹¹⁾ qui suit son engagement sur les 3 ans.

En **augmentant la proportion de ses prestations réalisées par des acteurs chartés Objectif CO₂**, le chargeur obtient en principe de meilleures performances GES pour ses activités de transport routier.

(11) Eco CO₂ est un des porteurs du programme EVE, plus d'informations sur : <https://www.ecoco2.com/>



Charte Objectif CO₂

1 177

Transporteurs chartés
au 31/12/2022

122 406

Véhicules du parc (50% du parc
de véhicule en compte d'autrui)

-15%

Moyenne d'engagement de
réduction d'émissions de GES
sur un plan d'actions

2 374

Transporteurs engagés
depuis 2008



Engagement dans EVcom

2020

Date de création du dispositif EVcom pour encadrer l'engagement de réduction GES des **commissionnaires de transport**. Il identifie des leviers d'actions spécifiques à ce type de prestataire

68

Commissionnaires engagés dans le dispositif au 31/12/2022 avec un objectif de réduction GES de -7% en moyenne sur 3 ans.

84

Commissionnaires engagés depuis 2020 au total

Retrouver la liste des entreprises engagées sur le site du programme EVE dans la rubrique médiathèque, annuaire⁽¹²⁾.

(12) <https://www.eve-transport-logistique.fr/mediatheque>

15 - Les bonnes pratiques de la logistique durable - Focus sur les « achats éco-responsables »

Utiliser le critère « labellisé Objectif CO₂ » dans la sélection des prestataires

Le label Objectif CO₂ valorise la performance environnementale des transporteurs routiers. Il est la reconnaissance d'un niveau de performance énergétique et environnementale élevé pour les transporteurs routiers les plus vertueux.

En augmentant la proportion de ses prestations réalisées par des acteurs labellisés Objectif CO₂, le chargeur obtient de meilleures performances GES pour ses activités de transport routier.



Label Objectif CO₂

458

Transporteurs labellisés au
31/12/2022

25 972

Véhicules

675

Transporteurs labellisés
depuis 2016 au total

Retrouver la liste des entreprises engagées sur le site du programme EVE dans la rubrique médiathèque, annuaire⁽¹³⁾.



(13) <https://www.eve-transport-logistique.fr/mediatheque>

Pour permettre aux transporteurs de candidater au label Objectif CO₂, **il est essentiel que les données de poids transportés qui leur sont communiqués soient de bonne qualité**. En effet, cette information est primordiale pour établir la performance CO₂ du transporteur qui candidate au label car elle permet d'évaluer que le remplissage du véhicule soit bien optimisé.

Utiliser le critère « Green Marine Europe » dans la sélection des armateurs

S'agissant du **transport maritime**, une démarche de labellisation est accessible, avec **le label « Green Marine Europe »⁽¹⁴⁾ (GME) ouvert à toute compagnie maritime ayant des navires touchant un port européen**.

À partir d'un certain niveau de performance au-delà de la réglementation applicable, la compagnie maritime peut obtenir le label « GME ». Il valorise ses résultats en matière de maîtrise de réduction de ses impacts environnementaux.

Ce label caractérise huit impacts dont un sur les émissions de CO₂. Pour chacun de ces impacts, il y a cinq niveaux d'excellence. La compagnie maritime doit progresser chaque année d'un niveau pour accéder au label.



4) Introduire un critère GES dans la rémunération variable des acheteurs de transport

Pour accélérer l'intégration des achats éco-responsables transport par les donneurs d'ordres, **il est enfin très efficace d'intégrer ce sujet dans les critères d'évaluation et de motivation des acheteurs de transport** sous la forme d'un intérressement financier assis sur un pourcentage de réduction des émissions de GES. Cette action **s'applique à tous les chargeurs qui ont un système de rémunération variable pour leurs acheteurs de prestations de transport** ou qui projettent de le mettre en place.

5) Entrer dans une logique de partenariat entre chargeur et prestataire de transport

Une fois que l'évaluation des prestataires est réalisée, il est essentiel de **formaliser ses propres exigences en tant que donneur d'ordres et de les faire connaître à ses transporteurs sous la forme d'une charte d'achat responsable** ou d'un code de partenariat.

Cette étape consiste à définir les règles et les besoins du chargeur qui sont ensuite partagés avec les transporteurs. Le chargeur définit ses attentes vis-à-vis de ses prestataires de transport, pour tous les sujets ayant un impact sur les émissions de GES, puis échange avec ses principaux prestataires et prend note de leurs contraintes et conditions éventuelles pour **rédiger un document équilibré prenant en compte les deux parties**.

(14) Pour plus d'informations, se reporter au site <https://allianceverte.org/>

Cela peut se décliner sous différentes formes :

- **Un document simple qui récapitule les attentes et les engagements du chargeur** en matière d'efficacité énergétique (normes et/ou type de véhicules, suivi des consommations, mode de communication de l'info GES par exemple)
- **Une charte personnalisée qui valorise un plan d'actions commun pour réduire les émissions de GES** (actions sur le taux de chargement, la technologie du véhicule ou formation personnalisée par exemple). Cette deuxième approche est plus complexe, mais aussi plus engageante pour les parties.

On peut ainsi retrouver dans ce type d'engagement des projets tels que :

- Suivi des consommations,
- Modernisation du parc de véhicules,
- Carburants les moins émetteurs de CO₂ (origine non fossile),
- Utilisation d'outils d'optimisation,
- Partage de l'information GES,
- Utilisation de la plateforme d'échange de données environnementales transport.

On peut ensuite franchir une étape supplémentaire dans la démarche partenariale et constituer un groupe de travail avec ses principaux prestataires. Cet approfondissement de la démarche consiste à **créer une communauté de transporteurs autour des problématiques du chargeur afin de stimuler l'établissement de plans d'actions très opérationnels** mais surtout partagés.

Le groupe de travail permet de **partager des pistes de progrès et d'envisager des solutions communes**, toujours dans un esprit de concertation. Ces projets se bâtissent à la fois sur les besoins du chargeur et les opportunités des prestataires.

On touche ici au **principe de logistique collaborative qui nécessite une grande qualité de dialogue** et dont les applications sont souvent très fécondes.

Les prestataires de transport peuvent en effet **apporter des idées sur des changements organisationnels** permettant d'améliorer la **performance environnementale** du donneur d'ordres.

03 | Les entreprises témoignent

1) Retour d'expérience : le cas de FINDUS

Findus a choisi de s'engager sur son périmètre transport aval, c'est-à-dire les flux au départ de son entrepôt centralisé vers ses clients, sachant que **95 % de l'activité est réalisée auprès de la grande distribution**. Cette dernière donnée a une réelle importance dans la mesure où l'entreprise estime que **l'atteinte de l'objectif dépend à 50 % de ce qu'accepteront ou non les clients** du groupe en terme d'optimisations transport.

« C'est à l'occasion d'une réunion d'information que nous a été présenté FRET21 et cela a suscité mon intérêt, surtout que Findus est déjà engagé dans une démarche responsable pour ses produits, comme l'illustre le label MSC pour les poissons, par exemple. Nous nous sommes ensuite renseignés plus en détail et avons décidé de franchir le pas ».



Guillaume Marchand

Responsable distribution (Transports - Entreposage - RSE/Logistique - Optimisation clients)
Findus

-7%

Objectif fixé en 2020 de réduction des émissions de CO₂ pour 2022

Privilégier des transporteurs labellisés :

« Il s'agit très concrètement de **privilégier lors des appels d'offres les transporteurs s'engageant dans une démarche environnementale** au détriment de ceux n'ayant pas d'engagements concrets.

Nous avons aussi essayé d'élargir le périmètre de transporteurs vertueux en leur attribuant d'autres départements, par exemple. Mais il faut veiller à ne pas troubler l'équilibre des organisations. Enfin, **nous avons augmenté de 15% notre volume transporté par des transporteurs labellisés Objectif CO₂.** »

Guillaume Marchand

Parmi les **difficultés identifiées** figure le cas de **transporteurs peu concernés par les labels, mais affichant d'excellents taux de service**. Dans une logique d'efficacité, il est délicat de ne pas travailler avec eux. On peut aussi promouvoir la labellisation, mais il est nécessaire que plusieurs chargeurs le fassent simultanément pour que le message porte.

Findus s'étant engagé au début de l'année 2020, les objectifs n'ont pas été tenus car la crise sanitaire est venue bousculer le marché :

2020 = +60 à 80% de pics en volume

+20% de volume en 2020 par rapport à 2019

6,5% du volume total annuel de livraison en camion GAZ

-2% d'émissions de CO₂

« Vu le contexte exceptionnel, c'est une bonne performance, car si nous n'avions rien mis en œuvre, nos émissions auraient fortement progressé »

Guillaume Marchand

Stratégie de Findus autour de quatre axes :



Moyens de transport



Achats responsables



Taux de chargement



Distance parcourue

En 2021, **Findus reconduit donc ses objectifs et va tester de nouvelles solutions**, comme des pratiques multimodales ou des projets de mutualisation des achats.

« Personne n'a encore trouvé la formule magique d'une écologie sans contrainte et il y a encore des hiatus entre économie et principes de la RSE, mais **une transition de fond est bel et bien amorcée**. C'est le sens de l'histoire. Par exemple, **Findus est la première entité à mener une démarche de cette nature au sein du groupe Nomad Foods** et on nous demande d'ouvrir la voie ».

Guillaume Marchand



2) Retour d'expérience : le cas de MAPEI France

MAPEI France est la filiale française du groupe international italien MAPEI, qui est un **leader mondial dans les solutions de mise en œuvre et de décoration pour le secteur du bâtiment et des travaux publics**. MAPEI propose des produits et des systèmes spécifiques pour répondre à tous les besoins de l'industrie du bâtiment, des fondations aux finitions.

Le Groupe compte 86 sites de production dans 35 pays. Implantée en France depuis 1989 avec aujourd'hui plus de 400 collaborateurs, MAPEI France dispose de 6 usines où elle produit et **commercialise plus de 200 000 tonnes de produits par an**.

La décision du groupe de s'inscrire dans la démarche FRET21 :

« *J'ai rejoint MAPEI France à la fin de l'année 2017, un groupe qui inscrit le respect de l'environnement comme un pilier essentiel de sa stratégie, tout au long du cycle de vie de ses produits, de leur conception à leur utilisation.*

Membre de l'AUTF depuis plusieurs années, je connaissais bien le dispositif FRET21; Il m'a paru alors logique de porter aussi nos efforts sur le transport. J'ai donc proposé à ma direction générale de nous engager dans le dispositif FRET21, sous conditions que ce soit un projet d'entreprise, emportant l'adhésion de tous. Cela a été validé et nous avons ainsi pu mobiliser toutes les fonctions de l'entreprise pour mener nos actions (R&D, direction industrielle, commerce...) ».



François de Vismes

Directeur de la supply chain et des achats
MAPEI France

Une nouvelle charte de service logistique a vu le jour fin 2019. Elle définit pour les clients, notamment les distributeurs de matériaux de construction, les conditions de livraison, afin de mieux anticiper les commandes pour permettre d'optimiser le transport aval.

« C'est un engagement qui a du sens pour tous, et au-delà de la responsabilité environnementale collective, les gains de CO₂ permettent de mieux maîtriser le coût du transport en réduisant le coût du poste carburant ».

François de Vismes

La première phase de FRET21 a engendré un travail sur le transport aval, sachant que MAPEI France gère annuellement :

25 000t de flux intersites

200 000t de livraisons clients

Le transport est intégralement sous-traité chez MAPEI France, via la location de camions avec conducteurs et l'affrètement.

5 000t

de transport évitées sur les **flux intersites** chaque année grâce à un travail soutenu avec les équipes industrielles et R&D pour fabriquer au plus près des clients. **Une redéfinition du plan de transport a permis d'atteindre des taux de remplissage de 100% avec zéro kilomètre à vide.**

À l'issue d'un appel d'offres mené en 2019 l'entreprise travaille avec une quarantaine de transporteurs. La demande d'informations préalable portait sur un triple volet :



Sécurité



Qualité



Environnement

Sur ce dernier point, avant les demandes de cotations, **la présélection des transporteurs a été faite sur la base de leur engagement dans le dispositif Objectif CO₂.**

Et le cas échéant, **leurs actions en faveur de l'environnement ont été analysées** : types de motorisation du parc, part des conducteurs formés à l'éco-conduite, part des transports combinés, calcul et communication des émissions de GES, etc.



Objectif de réduction de CO₂ :

-10% Par an

Résultat en 2019 :

-9%

Résultat en 2020 :

-15%

« Sur l'axe des achats responsables, **notre objectif est que tous nos transporteurs soient engagés dans le dispositif Objectif CO₂**. C'est une action de longue haleine puisque **plutôt que de sortir nos partenaires transporteurs de notre référencement, nous avons préféré les sensibiliser sur l'intérêt de ce programme**, l'objectif étant que 100% de notre tonnage soit transporté par des transporteurs chartés ou labellisés Objectif CO₂. »

Nous étions à 40% au départ, **nos actions de sensibilisation portent leurs fruits puisque nous approchons 80%**, et les dernières entreprises sont en démarche avancée pour être chartées ou labellisées. Notre objectif devrait donc être rapidement atteint ».

François de Vismes



MAPEI France entre dans sa dernière année d'engagement dans FRET21, mais compte poursuivre par un deuxième cycle de 3 ans. L'objectif sera non seulement de poursuivre le travail sur le transport aval, mais aussi de se concentrer sur trois axes :



Promouvoir les motorisations alternatives, sachant que des premières actions ont été initiées avec des camions au gaz.



Imposer à ses partenaires de transport l'adhésion à Objectif CO₂ comme condition sine qua non pour être référencé.



Travailler sur les transports amont.

François de Vismes pourrait aussi commencer à exploiter les informations GES :

« Tout le monde ne communique pas ces informations et pour l'heure, nous ne les utilisons pas. Pour les calculs, nous utilisons les outils développés par l'ADEME dans le cadre du programme EVE. »



Conclusion

Ce guide vise à accompagner les donneurs d'ordres dans leur démarche d'achat éco-responsable transport.

Cette démarche propose de travailler dans deux directions :

- **L'évaluation des pratiques environnementales** des prestataires de transport,
- La construction de **logique partenariale entre donneurs d'ordres et prestataires.**

Pour qu'une démarche de ce type soit un succès, elle doit se faire dans le respect de grands principes clés dans le succès d'une relation d'affaire :

- La transparence,
- La confiance,
- Le respect des engagements commerciaux pris par les parties,
- La collatéralité des bénéfices.

Un transporteur vertueux en matière environnementale a plusieurs visages : **c'est un bon gestionnaire mais aussi une entreprise qui investit sur l'avenir et sait prendre des risques.**

Pour que la réduction des émissions de GES du transport soit un succès collectif, il a besoin de clients partenaires engagés qui sont eux aussi prêts à investir sur l'avenir.

Les résultats et les bénéfices attendus de la mise en œuvre d'une démarche d'achats responsables

Au-delà de la dimension d'intérêt général et collectif que représente la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ainsi que l'objectif de neutralité carbone en 2050, **l'intégration des achats responsables dans son fonctionnement génère plusieurs avantages :**

- Une **meilleure collaboration** avec les clients et les partenaires,
- Une **meilleure image**,
- Une implémentation accélérée du **réflexe RSE**,
- Une **organisation optimisée**.

CONTACT

contact@eve-transport-logistique.fr
09 72 59 04 78

EVE-TRANSPORT-LOGISTIQUE.FR

Suivez-nous

